INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ NAUTIQUE

MANUEL DE FORMATION

POUR L'OBTENTION DE VOTRE CARTE DE CONDUCTEUR
D'EMBARCATION DE PLAISANCE
2 MAI 2011

INSTITUT NATIONAL DE SÉCURITÉ NAUTIQUE
116, rue Chartrand, Gatineau (Québec) J9H 6Y1
1-800-533-1972
www.coursnautique.com insn@sympatico.ca

Ce manuel de cours de sécurité nautique est approuvé par Transports Canada uniquement par rapport aux exigences minimales des connaissances de sécurité nautique énoncé dans le Syllabus du cours et d'examen de sécurité nautique de transports Canada. (TP14932 F)

Ce manuel se veut une référence au cours de sécurité nautique pour l'obtention de la carte de compétence de Transports Canada. Vous pouvez vous y référer durant le cours, pour vous préparer au cours ou même l'utiliser comme référence personnelle. Il a été élaboré en conformité avec le contenu du cours exigé par Transports Canada dans le cadre du programme national de compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance. Si vous avez des commentaires à émettre concernant le contenu de ce manuel ou du cours de formation, n'hésitez pas à communiquer avec l'Institut National de Sécurité Nautique. Nous vous souhaitons une agréable lecture et un excellent cours.

Profitez des cours d'eau en toute sécurité!

Denis Vallée
Président
Institut National de Sécurité Nautique

Téléphone : 1 800-533-1972
Courriel : insn@sympatico.ca
www.coursnautique.com

Droit d'auteur 28 avril 2011
Office de la propriété intellectuelle du Canada
Un organisme d'industrie Canada
Numéro d'enregistrement : 1086500
1ère publication : 27 avril 2011
ISBN 978-2-9807650-1-8

TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1 - INTRODUCTION ET LOIS

COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS 1
À L'INTENTION DES TITULAIRES D'UN CERTIFICAT DE LA SÉCURITÉ MARITIME 1
COURS SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE 2
RESTRICTIONS LIÉES À LA PUISSANCE DU MOTEUR EN FONCTION DE L'ÂGE 2
LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE ET LES NAVIRES DE COMMERCE 3
LOIS, RÈGLEMENTS ET CODE 3
RESPONSABILITÉS LÉGALES DU CONDUCTEUR 3
CODE CRIMINEL DU CANADA 4
CONTRAVENTIONS – APPLICATION DE LA LOI 5
LOI SUR LA MARINE MARCHANDE 5
RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS 6
RÈGLEMENT SUR LES CARTES MARINES ET LES PUBLICATIONS NAUTIQUES 6
RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES 7
PERMIS ET IMMATRICULATION DES BATEAUX DE PLAISANCE 7
NUMERO DE SERIE DE LA COQUE (HIN) 9
AVIS DE CONFORMITÉ 9
LES PARTIES COMPOSANTES D'UN BATEAU ET LEUR DÉFINITION 12

CHAPITRE 2 - ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ

LA SÉCURITÉ 13
FATIGUE DU CONDUCTEUR 14
COUP DE SOLEIL, PRÉVENTION ET TRAITEMENTS 14
OPÉRER UNE EMBARCATION SOUS L'INFLUENCE DE L'ALCOOL ET DROGUES 15
ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ 15
VÊTEMENTS DE SAUVETAGE INDIVIDUELS 15
ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DE BÂTIMENT 18
SIGNAUX VISUELS 21
DISPOSITIFS DE SIGNALISATION SONORE 23
APPAREIL DE SIGNALISATION SONORE 24
EXTINCTEURS D'INCENDIES PORTATIFS 24
RADIOBALISES DE LOCALISATION DES SINISTRES 25
EQUIPEMENTS EXIGÉS PAR LE RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS 25
REFLECTEUR DE RADAR 26
EXIGENCES MINIMALES EN MATIERE D'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ 26
EXEMPTION D'ÉQUIPEMENTS POUR CERTAINS TYPES D'EMBARCATIONS 30

CHAPITRE 3 - AVANT DE PARTIR

POINTS À VÉRIFIER AVANT LE DÉPART 31
RAVITAILLEMENT EN CARBURANT SÉCURITAIRE 32
SENSIBILISATION AU MONOXYDE DE CARBONE 32

CHAPITRE 4 - SUR L'EAU

NAVIGUER SUR L'EAU 34
LES AIDES À LA NAVIGATION 35

SYSTÈME DE BOUÉES LATÉRALES 35
BOUÉE DE MI-CHENAL 36
BOUÉE DE DANGER ISOLÉ 36
BOUÉES CARDINALES 36
LES ÉCRITEAUX D'INTERDICTION OU D'AVERTISSEMENT 36
BOUÉES SPÉCIALES 37
RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES 37
NAVIGUER DE FAÇON RESPONSABLE 41
VITESSE SÉCURITAIRE 41
LES PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES 42
LA VITESSE DU VENT ET LES AVERTISSEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES 42
DANGERS LOCAUX 42
LE PLAN DE ROUTE 43

CHAPITRE 5 - EN CAS D'URGENCE

PROCÉDURES EN CAS D'URGENCE ET COMMUNICATION 44
AUTRES SIGNAUX DE DÉTRESSE 45
FUITES D'EAU DANS LA COQUE ET AUTRES URGENCES 46
RÉAGIR EN CAS DE CHAVIREMENT, DE SUBMERSION, DE NAUFRAGE, D'ÉCHOUEMENT ET DE PANNE MÉCANIQUE 46
RÉCUPÉRATION D'UNE PERSONNE À LA MER 47
CHAVIREMENT 47
ÉCHOUEMENT 48
SURVIE EN EAU FROIDE (HYPOTHERMIE) 48
LES FEUX DE NAVIGATION 51
LES EFFETS DE L'ALCOOL ET DE LA VAGUE SUR LA CONDUITE SÉCURITAIRE 56
SKI NAUTIQUE 56
NAVIGUER DE FAÇON RESPONSABLE 56
L'ENVIRONNEMENT NOUS CONCERNE TOUS 57
LISTE DE VÉRIFICATION 61
GUIDE DE DÉPANNAGE POUR UN MOTEUR HORS-BORD 62
PLAN DE NAVIGATION 63

COMPÉTENCE DES CONDUCTEURS

Depuis le **15 septembre 2009, toute personne** opérant une embarcation de plaisance motorisée doit avoir avec elle une preuve de compétence en tout temps. La preuve de compétence n'est pas requise pour les embarcations de plaisance non équipées de moteurs.

Les exigences en matière de compétence des conducteurs ne s'appliquent pas actuellement dans les Territoires du Nord-Ouest et au Nunavut.

Il existe trois formes possibles de preuve de compétence :

- une carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP);
- une preuve, comme un certificat de cours, que vous avez réussi un cours sur la sécurité nautique au Canada avant le 1er avril 1999;
- une liste de vérification de sécurité pour embarcation de location remplie.

La dernière des 3 formes décrites plus haut est une preuve de compétence applicable aux personnes ne détenant pas la carte de conducteur d'embarcation de plaisance ou autre certificat reconnu et qui désirent louer un bateau d'une agence de location. Le locataire d'une embarcation doit se familiariser avec certaines règles de base et par la suite compléter un questionnaire portant sur la sécurité nautique. Le locataire, ainsi que le locateur doivent par la suite signer ce questionnaire démontrant qu'il s'est conformé aux règles de sécurité. De son côté, le locateur doit attester qu'il a fourni toutes les directives et explications au locataire. Ce document doit se trouver à bord pendant toute la durée de la location. Il arrive parfois que le locateur loue une embarcation sans moteur, même si ce bateau peut être utilisé avec un moteur. Le questionnaire doit quand même être rempli puisque le locataire peut apporter son propre moteur. Une preuve de compétence sera donc nécessaire.

La carte de conducteur d'embarcation de plaisance est valide pour la vie. N'oubliez pas de faire une photocopie de votre carte dès que vous l'obtenez et de la conserver de façon à faciliter son remplacement en cas de perte ou de vol. Pour remplacer une carte volée ou perdue, veuillez communiquer avec nous.

Les plaisanciers doivent avoir une preuve de compétence à bord en tout temps. Une copie de la carte de conducteur d'embarcation de plaisance (CCEP) n'est pas acceptée. Dans le cas d'une preuve de compétence autre que la CCEP, une copie est acceptée.

REMARQUE À L'INTENTION DES TITULAIRES D'UN CERTIFICAT DE LA SÉCURITÉ MARITIME

Si vous êtes titulaire d'un certificat figurant sur la Liste de certificats de la Sécurité maritime reconnus pour l'obtention d'une carte de conducteur d'embarcation de plaisance, vous n'êtes pas tenu d'avoir la preuve de compétence décrite ci-dessus. Vous devez seulement vous assurer d'avoir la preuve de certification à bord de votre embarcation. La preuve de certification peut être le document original ou une copie du certificat. Pour consulter la liste, visitez le www.securitenautique.gc.ca.

COURS SUR LA SÉCURITÉ NAUTIQUE

Quels que soient votre âge ou vos expériences, vous devez suivre un cours concernant la sécurité nautique. Que vous en soyez à vos débuts dans le monde du nautisme ou que vous soyez un navigateur expérimenté, le cours vous préparera à d'agréables moments sur l'eau.

Le cours traite de nombreux sujets importants relatifs à la sécurité nautique, dont les suivants :

- **règles et règlements applicables aux embarcations de plaisance;**
- **préparation à un voyage;**
- **façon de partager les voies navigables;**
- **mesures à prendre en cas d'urgence.**

Bien que cela ne soit pas recommandé, vous pouvez passer l'examen donnant droit à une carte de conducteur d'embarcation de plaisance sans suivre de cours en communiquant directement avec nous.

RESTRICTIONS LIÉES À LA PUISSANCE DU MOTEUR EN FONCTION DE L'ÂGE

Les jeunes âgés de moins de 16 ans sont assujettis à des règles limitant la puissance du moteur sauf s'ils sont accompagnés d'une personne de 16 ans et plus qui les supervise directement.

Il est strictement interdit aux jeunes âgés de moins de 16 ans de conduire une motomarine même s'ils sont accompagnés d'une personne de 16 ans et plus.

Vous pouvez déterminer l'âge minimal pour conduire une embarcation motorisée en consultant le tableau ci-dessous.

Age	Restrictions liées à la puissance du moteur
Moins de 12 ans sans supervision directe	Peut conduire une embarcation ayant jusqu'à 10 cv (7,5 kW)
De 12 à 16 ans sans supervision directe	Peut conduire une embarcation ayant jusqu'à 40 cv (30 kW)
Moins de 16 ans, sans égard à la supervision	Ne peut pas conduire une motomarine
16 ans et plus	Aucune restriction liée à la puissance du moteur

Pour le moment, ces restrictions ne s'appliquent ni aux Territoires du Nord-Ouest ni au Nunavut.

Tous les conducteurs d'embarcation doivent avoir une preuve de compétence avec eux lorsqu'ils conduisent une embarcation motorisée. Les jeunes âgés de moins de 16 ans doivent avoir sur eux leur preuve de compétence en tout temps même s'ils sont supervisés.

LES EMBARCATIONS DE PLAISANCE ET LES NAVIRES DE COMMERCE

L'embarcation de plaisance est un bateau, navire, bâtiment ou tout autre moyen de transport nautique exploité exclusivement à des fins d'agrément, ne transportant pas de passages ou des bien contre rémunération, récompense ou tout autre profit.

Les navires de commerce sont généralement construits selon des spécifications plus rigoureuses que les bateaux de plaisance. Ils doivent remplir des tâches plus dures et plus intensives comme le transport de passagers et de biens de consommation moyennant des frais de transport.

LOIS, RÈGLEMENTS ET CODE

Il existe plusieurs lois, règlements et codes auxquels doivent se conformer tous les opérateurs d'embarcations de plaisance. Un opérateur qui commet une infraction à l'une ou plusieurs des dispositions de ceux-ci est passible de peines et/ou d'amendes. Voici ces lois, règlements et codes :

1. Loi de 2001 sur la marine marchande du Canada;
2. Loi sur les contraventions;
3. Règlement visant l'utilisation des bâtiments;
4. Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques;
5. Règlement sur les abordages;
6. Règlement sur les petits bâtiments; et
7. Code criminel du Canada.

Pour de plus amples informations, veuillez consulter le Guide de sécurité nautique de Transports Canada, le document numéro TP511. Ce guide est également disponible sur internet à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp511-menu-487.htm .

DEPUIS LE 15 SEPTEMBRE 2009, TOUS LES CONDUCTEURS D'EMBARCATION DE PLAISANCE DOIVENT AVOIR UNE PREUVE DE COMPÉTENCE

RESPONSABILITÉS LÉGALES DU CONDUCTEUR

La personne en charge d'un bateau s'appelle **l'opérateur**. L'opérateur est responsable de la sécurité et du bien-être des personnes à bord. Cette personne doit connaître les règles en vigueur sur les plans d'eau. Il est important que l'opérateur connaisse bien les limites de l'embarcation utilisée et soit confortable à l'opérer. Bien que le principe de flottaison reste le même, chaque embarcation a sa propre particularité et sa manœuvrabilité. Par exemple, un bateau à rebords gonflables ne se manœuvre pas de la même manière qu'un bateau ponté. La même embarcation se comporte différemment si elle utilisée sur un petit plan d'eau, tel un lac isolé, ou si elle est utilisée sur un plus gros plan d'eau, par exemple, un des Grands Lacs ou sur les côtes océaniques. Le propriétaire de l'embarcation peut également être tenu responsable des passagers à bord de son embarcation si l'opérateur à qui il laisse l'embarcation n'est pas familier avec sa manœuvrabilité. Finalement, il doit être familier avec les termes nautiques et être au courant des prévisions météorologiques.

L'équipage doit prendre en considération ou se rappeler :

- l'emplacement des vêtements de flottaison individuels ou des gilets de sauvetage;
- les techniques pour enfiler les VFI ou les gilets de sauvetage à bord de l'embarcation ou dans l'eau;

- l'importance de leur port en tout temps;
- l'emplacement de la trousse d'urgence et de l'extincteur;
- l'importance de garder une position basse et de se tenir d'une façon solide à l'intérieur de l'embarcation lorsqu'on bouge;
- l'importance de garder les mains et les membres à l'intérieur de l'embarcation à proximité d'un quai;
- les effets du mouvement de l'embarcation, du soleil, des vagues, du vent, du son et de l'alcool;
- le rôle de chacun en cas d'urgence.

Finalement, on peut expliquer à chacun son rôle en cas d'urgence et même mettre en pratique les procédures de sauvetage à savoir :

1. le but et l'utilisation de l'équipement de sécurité;
2. le mouvement de l'embarcation de plaisance et
3. les tâches à accomplir.

Les conducteurs doivent reconnaître que dans l'intérêt de la sécurité, il est nécessaire de respecter les lois et règlements. Comme les infractions peuvent donner lieu à des incidents de nautisme, elles sous-tendent diverses sanctions. Les conducteurs doivent comprendre les conséquences, sur le plan de la responsabilité civile, de la navigation de plaisance.

CODE CRIMINEL DU CANADA

Les conducteurs doivent être en mesure de reconnaître les comportements ou les activités liés au nautisme qui constituent des infractions criminelles (qui pourraient résulter en une contravention ou un emprisonnement) en vertu du Code criminel du Canada. Ces comportements incluent :

- la conduite d'un bateau d'une manière dangereuse;
- la conduite d'un bateau par une personne dont les facultés sont affaiblies (par l'alcool et/ou les drogues) ou dont le taux d'alcoolémie dépasse la limite provinciale;
- le remorquage d'une personne sur des skis nautiques sans la surveillance d'une tierce personne dans l'embarcation ou lorsque le soleil est couché;
- le défaut d'arrêter lors d'un accident;
- l'omission d'obtempérer (demande d'arrêter);
- l'envoi de faux signaux de détresse;
- la conduite d'un bateau innavigable;
- l'amarrage à une bouée;
- la conduite d'un bateau par une personne reconnue coupable ou faisant l'objet d'une interdiction quelconque.

Il est important de se rappeler que tous les opérateurs doivent se conformer aux exigences des officiers de police ou des agents d'exécution montés à bord de l'embarcation d'un corps policier. Ceux-ci incluent les agents de la Gendarmerie royale du Canada (GRC), des forces provinciales, municipales ou toute autre autorité locale autorisée. Une telle demande peut inclure :

- monter à bord de l'embarcation;
- inspecter le bateau;
- surveiller vos activités nautiques;

- s'assurer que les exigences de sécurité sont respectées;
- demander la carte d'embarcation de plaisance ainsi qu'une pièce d'identification;
- demander d'autres questions pertinentes.

Si vous n'offrez pas votre pleine coopération aux agents, vous pourriez être reconnu coupable de différents chefs d'accusation en vertu du Code criminel du Canada.

CONTRAVENTIONS – APPLICATION DE LA LOI

Selon l'ancienne réglementation, l'agent devait donner un simple avertissement ou un avis d'infraction. Le rôle du juge était alors de déterminer si une contravention s'imposait ou non. Depuis l'entrée en vigueur du nouveau règlement sur la sécurité nautique, le 1er avril 1999, il est maintenant possible pour un agent de la paix d'émettre une contravention dès qu'il constate le non-respect d'une loi, d'un règlement ou du Code criminel du Canada.

> **La Gendarmerie royale du Canada (GRC), les forces policières provinciales, les forces policières municipales et les autres autorités locales autorisées appliquent toutes les lois concernant les embarcations. Elles peuvent inspecter votre embarcation et surveiller vos activités nautiques pour veiller à ce que vous respectiez les exigences. Cela peut comprendre la vérification de l'équipement de sécurité, de votre carte de conducteur d'embarcation de plaisance et des activités dangereuses menées sur l'eau.**

Voici une liste de certaines infractions à la sécurité nautique :

- disposer d'un nombre insuffisant de gilets de sauvetage à bord;
- ne pas avoir à bord une preuve de compétence requise;
- ne pas avoir à bord un permis d'embarcation de plaisance requis;
- une conduite imprudente;
- un excès de vitesse;
- permettre à une personne qui n'a pas atteint l'âge requis de conduire une embarcation;
- conduire une embarcation sans avoir l'âge requis;
- conduire une embarcation sans un silencieux en bon état de fonctionnement;
- remorquer une personne sans qu'il y ait à bord une autre personne pour la surveiller.

LA LOI DE 2001 SUR LA MARINE MARCHANDE

La Loi de 2001 sur la Marine Marchande du Canada, et ses règlements connexes, est la loi qui réglemente les embarcations de plaisance. Elle contient les exigences de certains accords internationaux qui réglementent la conduite de tous les bâtiments. Sous cette loi, les règlements les plus importants concernant les embarcations de plaisance sont les suivants :

- Règlement sur la compétence des conducteurs d'embarcations de plaisance;
- Règlement sur les abordages;
- Règlement sur les petits bâtiments;
- Règlement visant l'utilisation des bâtiments;
- Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux.

Vous trouverez ces règlements et d'autres règlements sur le nautisme à l'adresse suivante : www.sécuriténautique.gc.ca

Selon la loi, vous devez porter assistance à toute personne trouvée en mer et en danger de se perdre. Si vous êtes impliqués dans un accident, vous devez obligatoirement arrêter votre embarcation et offrir assistance aux autres plaisanciers en autant que votre embarcation ne soit pas, elle-même, en péril.

Vous devez également fournir à l'opérateur de l'autre bateau, votre nom et votre adresse, ainsi que le nom et l'adresse du propriétaire de l'embarcation. Si vous ne le faites pas, vous pouvez être poursuivis en justice. De plus, on doit assurer une surveillance constante afin de détecter les signaux traduisant la détresse.

RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

Ce règlement précise les équipements de sécurité minimum que doivent avoir à bord toutes les embarcations selon la longueur et le type d'embarcation. De plus, il précise qu'il est interdit de naviguer sous aucun prétexte une embarcation qui est innavigable. L'opérateur devrait entretenir l'embarcation de plaisance et son équipement à intervalles réguliers de façon à ce que tout fonctionne adéquatement en tout temps pour ainsi réduire les probabilités de défaillance.

RÈGLEMENT SUR LES CARTES MARINES ET LES PUBLICATIONS NAUTIQUES

Le Règlement sur les cartes marines et les publications nautiques recommande à tous les conducteurs d'embarcation de tenir à bord la toute dernière édition de la carte marine de l'endroit où ils naviguent. Une embarcation de plaisance non mue par des avirons doit avoir à son bord, pour chaque zone où l'embarcation est appelée à naviguer, les toutes dernières éditions des publications suivantes :

1. des cartes dressées à l'échelle la plus grande;
2. des publications requises.

Un plan d'eau ouvert peut sembler invitant, mais rappelez-vous qu'il n'existe aucune voie de circulation claire sur l'eau. Cet élément, ainsi que l'absence de panneaux qui vous indiquent avec précision où vous vous trouvez, peuvent rendre la navigation difficile.

Pour rendre la navigation plus sécuritaire, vous devez prendre en considération les éléments suivants :

- l'emplacement et le type de route tracée ;
- les routes de navigation;
- les feux, les bouées et les marques;
- les dangers pour la navigation;
- les conditions de navigation habituelles de la région, comme les marées, les courants, les glaces et les régimes climatiques.

Si vous exploitez une embarcation de moins de 100 tonneaux de jauge brute, vous n'avez pas à transporter ces cartes, ces documents et ces publications si vous connaissez :

- comment tracer une route;
- comment déterminer votre position;
- comment utiliser un compas avec des cartes marines;
- comment utiliser l'équipement de navigation électronique;
- comment utiliser des références telles que les tables des marées ;
- le système de balisage du Canada, les feux et les signaux de navigation ;
- les Avis aux navigateurs et les instructions nautiques.

Évitez les risques possibles en vous dirigeant loin des rapides et des courants et assurez-vous de ne pas gêner la navigation commerciale dans les chenaux maritimes commerciaux.

Tous les bateaux de plaisance qui naviguent à moins de 30 mètres du rivage doivent se conformer au Règlement sur les restrictions de vitesse près du rivage. De plus, sur certains lacs et certaines rivières, le Règlement sur les restrictions à la conduite des bateaux peut restreindre la puissance maximum des moteurs. Il peut aussi limiter l'usage d'un cours d'eau à la pratique exclusive du canotage, des voiliers ou d'autres activités. Il peut également réglementer les heures auxquelles vous pouvez pratiquer le ski nautique. Il faut tenir compte des indications de limite de vitesse et agir en conséquence.

Si vous planifiez voyager sur les eaux américaines, veuillez vous assurer d'obtenir les dernières informations des exigences de Homeland Security ainsi que des cartes marines à jour.

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Le Règlement sur les abordages exige qu'il y ait en permanence du personnel de surveillance pour aider à prévoir les risques de collision entre les bateaux. Vous ne devez jamais mettre votre bateau sur le pilote automatique et quitter votre poste de vigie. Le travail de vigie inclut de plus l'écoute de signaux provenant des autres bateaux. L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit appliquer le Règlement international pour prévenir les abordages en mer et les modifications canadiennes en haute mer ainsi que dans les eaux attenantes accessibles à ces navires.

L'opérateur doit aussi connaître les règlements spécifiques à certains plans d'eau du Canada et des États-Unis s'il planifie un tel voyage.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit assurer en permanence une surveillance visuelle et auditive appropriée.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance est tenu d'utiliser en tout temps tous les moyens disponibles, incluant radio et radar, qui sont adaptés aux circonstances et conditions existantes pour faire une pleine appréciation de la situation et déterminer s'il existe un risque d'abordage.

De même, l'opérateur d'une embarcation doit toujours se déplacer à une vitesse sécuritaire afin de pouvoir s'arrêter sur une distance adaptée aux conditions. Cette recommandation s'avère particulièrement importante lorsque la visibilité est réduite.

PERMIS ET IMMATRICULATION DES BATEAUX DE PLAISANCE

Selon la Loi de 2001 sur la Marine Marchande du Canada, tous les bateaux, bâtiments et embarcations de plaisance doivent être identifiés.

Ceci permet, en autre, aux autorités et aux équipes de secours de faciliter l'identification rapide des embarcations de plaisance en cas d'urgence. Il existe essentiellement deux types d'identifications. Le premier est le permis d'embarcation de plaisance, qui est obligatoire et gratuit. Le deuxième est le certificat d'immatriculation. Vous pouvez l'obtenir sur une base volontaire au coût de 250$.

Permis d'embarcation de plaisance

Tous les bateaux de plaisance équipés d'un moteur d'au moins 10 CV (7,5 kW), y compris les motomarines, doivent avoir un permis d'embarcation de plaisance. A partir du 1er novembre 2010 de nouvelles procédures ont été implantées par Transports Canada afin d'obtenir ce permis. Un formulaire doit être dûment rempli (disponible auprès de Services Canada; www.servicecanada.gc, numéro de formulaire 84-0172). Une fois complété, il doit être envoyé au Centre de traitement des permis d'embarcation de plaisance (C.P. 2006, Fredericton, NB, E3B 5G4). On doit également y inclure une preuve de propriété ou de l'acte de vente de l'embarcation ainsi qu'une photocopie signée d'une pièce d'identité valide émise par le gouvernement. Le permis est maintenant valide pour dix ans; vous devez en avoir une copie dans votre embarcation. Les procédures de renouvellement sont similaires à celles mentionnées ci-haut. Un numéro de permis est émis par Transports Canada et celui-ci sera assigné à l'embarcation de façon permanente, c'est-à-dire qu'un transfert de propriété n'entrainera pas l'émission d'un nouveau numéro de permis. Tout changement de propriété doit être fait dans un délai de 90 jours. Ce délai de 90 jours s'applique également pour un changement d'adresse et / ou de nom. En résumé, le propriétaire a l'obligation de garder les permis à jour.

Le numéro de permis d'embarcation de plaisance est une série de nombres et de lettres. Le numéro doit être affiché sur les deux côtés de la proue du bateau, au-dessus de la ligne de flottaison. Les chiffres et les lettres doivent être en contraste avec la couleur de la coque et mesurer au moins 7,5 cm de hauteur.

Certificat d'immatriculation

L'immatriculation est un système de titre qui détermine qui est le propriétaire d'un bâtiment ou d'une embarcation de plaisance. Il ressemble au système d'enregistrement fonciers (bâtisse, terrain, immobilier). L'immatriculation permet aux propriétaires d'enregistrer un nom et/ou une hypothèque légale et sert de preuve de propriété. Un bâtiment n'a pas besoin d'être immatriculé s'il est déjà enregistré sous le Registre des petits bâtiments. Tous les bâtiments doivent être enregistrés, sauf les embarcations de plaisance. Les propriétaires des embarcations de plaisance peuvent immatriculer leurs embarcations sur une base volontaire.

L'immatriculation d'un bâtiment n'est pas la même chose qu'obtenir un permis d'embarcation de plaisance. Premièrement, le ou les propriétaire(s) doivent se qualifier en tant que propriétaire(s). Ils doivent être un citoyen canadien, un résident permanent (au sens de la Loi sur l'immigration et la protection des réfugiés) ou une société constituée en vertu des lois canadiennes ou provinciales. Le bâtiment ne doit également pas déjà être immatriculé dans un pays étranger. Une fois le bâtiment enregistré, il sera assigné à un port d'immatriculation. Il y a présentement environ 48000 bâtiments immatriculés sous ce régime au Canada.

Un propriétaire qualifié peut faire une demande d'immatriculation pour son bâtiment en remplissant le formulaire *Demande d'immatriculation* (numéro de formulaire 84-0044) disponible auprès de Transports canada et le soumettre au port d'immatriculation le plus près. Ils doivent fournir plusieurs données concernant le bâtiment, en autre, la preuve de propriété et le jaugeage (capacité de charge) du bâtiment. Pour plus d'information, veuillez consulter le site de Transports Canada au www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/epe-immabatiments-immatriculation-menu-2311.htm .

NUMERO DE SERIE DE LA COQUE (HIN)

En vertu du Règlement sur les petits bâtiments, toutes les embarcations de plaisance fabriquées au Canada ou importées, avec ou sans moteur, doivent avoir un numéro de série de la coque (HIN). Ce numéro sert, en autre, à reconnaître un bâtiment particulier, indique les normes de construction pour ce bâtiment et permet de l'identifier s'il fait l'objet d'un rappel du fabricant pour des défectuosités de construction. Finalement, il sert aussi d'identification si l'embarcation est perdue ou volée. Notons qu'il est interdit de modifier, de détériorer ou d'enlever le numéro de série de la coque. S'il est manquant, vous pouvez rejoindre le fabricant et en obtenir un autre.

Le HIN doit être affiché à un endroit bien en vue lorsque le bâtiment est dans l'eau et en permanence. On le retrouve généralement sur le côté droit (tribord) et à l'arrière de l'embarcation. Il doit également être affiché à un autre endroit, non exposé, soit à l'intérieur de celui-ci ou sous un accessoire ou sur pièce de quincaillerie. Le HIN est formé de 12 caractères commençant par le code de pays d'origine et du code d'identification du fabriquant (MIC). Il est suivi du numéro de série du fabricant, du début de la construction et finalement, de l'année du modèle.

Exemple de HIN : CA-BDC8AC52F310

pays: CA; MIC: BDC; le numéro de série: 8AC52; date du début de la construction: F3; modèle de l'année: 10

Vous pouvez obtenir plus d'informations sur le site de Transports Canada dans la section 1 des Normes de construction des petits bâtiments, TP1332.

AVIS DE CONFORMITÉ (AUPARAVANT NOMMÉS PLAQUES DE CONFORMITÉ ET DE CAPACITÉ)

Un avis de conformité est apposé sur un bâtiment pour attester que le fabricant a suivi les normes de construction conformément aux exigences de construction selon le *Règlement sur les petits bâtiments* et les *Normes de construction des petits bâtiments. Le Règlement sur les petits bâtiments* stipule que, à part quelques exceptions, toutes les embarcations de moins de 24 mètres de longueur qui sont propulsées ou conçu pour l'être par un moteur doivent avoir un avis de conformité. Il y a quelques exceptions à la règle :

- si l'embarcation est construite ou importée par un individu et utilisée à des fins personnelles seulement;
- un remorqueur;
- une embarcation pouvant aller à grande vitesse et utilisée principalement pour la compétition;
- une embarcation qui est de fabrication artisanale, non produite en série, non pontée, n'est pas munie d'un moteur en-bord ou semi hors-bord et qui est construite avec des matériaux traditionnels qui ont démontrés être efficaces au fils des ans, ou même un canot construit avec un composite verre-résine.

L'avis de conformité est installé par le fabricant ou l'importateur. Dans tous les cas, l'avis peut être sous forme d'un autocollant ou d'une plaquette de métal rivée et de façon permanente, en autant qu'il soit bien visible à partir de la barre.

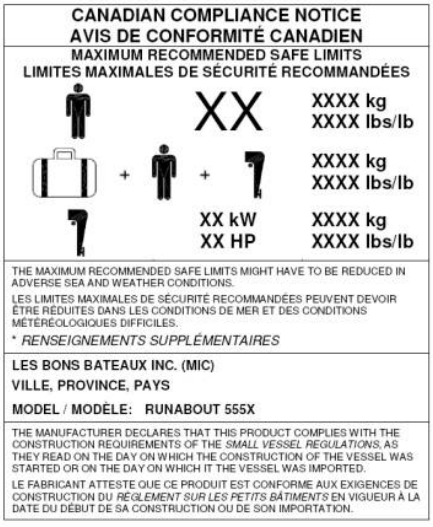
Il existe essentiellement deux types d'avis de conformité pour les embarcations de plaisance:

1. *Les embarcations de plaisance d'une longueur d'au plus 6 mètres*

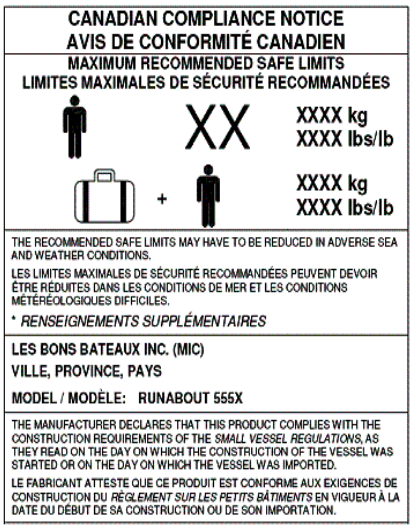
Cet avis de conformité spécifie la capacité de charge brute maximale que l'embarcation peut recevoir afin de naviguer sécuritairement.

L'avis doit contenir une attestation indiquant que le bâtiment était conforme aux exigences de construction au moment de sa construction ou à la date d'importation. L'avis doit aussi indiquer la charge maximale recommandée en incluant le moteur, le nombre d'adultes, le carburant et tout l'équipement se trouvant à bord. Il faut mentionner que ces limites maximales sont valables que par période de beau temps. Il faut toujours s'adapter selon les changements des conditions du temps. Comme exemple, s'il y a beaucoup de vent et que les vagues deviennent plus hautes que d'habitude, le fait de charger l'embarcation au maximum peut affecter la stabilité durant ces vents et de ce fait, la rendre instable. Il faut toujours partir en pensant « sécurité », autant pour l'opérateur que pour toutes les personnes à bord.

L'avis de conformité diffère quelque peu si l'embarcation est propulsée par un moteur hors-bord ou en-bord. La référence de présentation se fait surtout au niveau du moteur. En voici quelques exemples :


CANADIAN COMPLIANCE NOTICE
AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN
MAXIMUM RECOMMENDED SAFE LIMITS
LIMITES MAXIMALES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES
XX
XXXX kg
XXXX lbs/lb
XXXX kg
XXXX lbs/lb
XX kW
XX HP
XXXX kg
XXXX lbs/lb
THE MAXIMUM RECOMMENDED SAFE LIMITS MIGHT HAVE TO BE REDUCED IN ADVERSE SEA AND WEATHER CONDITIONS.
LES LIMITES MAXIMALES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES PEUVENT DEVOIR ÊTRE RÉDUITES DANS LES CONDITIONS DE MER ET DES CONDITIONS MÉTÉRÉOLOGIQUES DIFFICILES.
* RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES
LES BONS BATEAUX INC. (MIC)
VILLE, PROVINCE, PAYS
MODEL / MODÈLE: RUNABOUT 555X
THE MANUFACTURER DECLARES THAT THIS PRODUCT COMPLIES WITH THE CONSTRUCTION REQUIREMENTS OF THE SMALL VESSEL REGULATIONS, AS THEY READ ON THE DAY ON WHICH THE CONSTRUCTION OF THE VESSEL WAS STARTED OR ON THE DAY ON WHICH IT THE VESSEL WAS IMPORTED.
LE FABRICANT ATTESTE QUE CE PRODUIT EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DU RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS EN VIGUEUR À LA DATE DU DÉBUT DE SA CONSTRUCTION OU DE SON IMPORTATION.

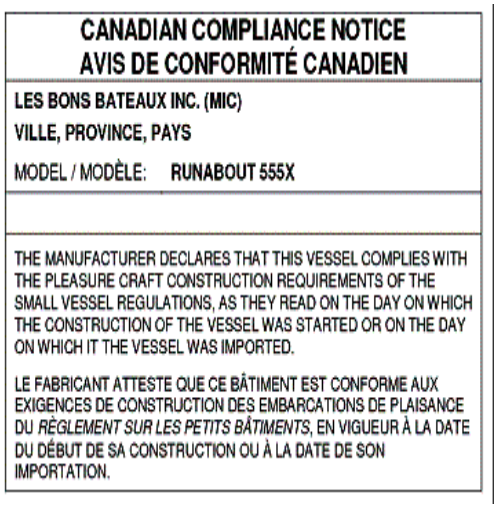
Bâtiment propulsé par un moteur hors-bord


CANADIAN COMPLIANCE NOTICE
AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN
MAXIMUM RECOMMENDED SAFE LIMITS
LIMITES MAXIMALES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES
XX
XXXX kg
XXXX lbs/lb
XXXX kg
XXXX lbs/lb
THE RECOMMENDED SAFE LIMITS MAY HAVE TO BE REDUCED IN ADVERSE SEA AND WEATHER CONDITIONS.
LES LIMITES MAXIMALES DE SÉCURITÉ RECOMMANDÉES PEUVENT DEVOIR ÊTRE RÉDUITES DANS LES CONDITIONS DE MER ET LES CONDITIONS MÉTÉRÉOLOGIQUES DIFFICILES.
* RENSEIGNEMENTS SUPPLÉMENTAIRES
LES BONS BATEAUX INC. (MIC)
VILLE, PROVINCE, PAYS
MODEL / MODÈLE: RUNABOUT 555X
THE MANUFACTURER DECLARES THAT THIS PRODUCT COMPLIES WITH THE CONSTRUCTION REQUIREMENTS OF THE SMALL VESSEL REGULATIONS, AS THEY READ ON THE DAY ON WHICH THE CONSTRUCTION OF THE VESSEL WAS STARTED OR ON THE DAY ON WHICH THE VESSEL WAS IMPORTED.
LE FABRICANT ATTESTE QUE CE PRODUIT EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DU RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS EN VIGUEUR À LA DATE DU DÉBUT DE SA CONSTRUCTION OU DE SON IMPORTATION.

Bâtiment propulsé par un moteur en-bord ou semi hors-bord

2. *Les embarcations de plaisance de plus de 6 mètres de longueur*

L'avis de conformité doit contenir une attestation indiquant que le bâtiment a été construit selon les exigences de construction relatives aux embarcations de plaisance en vertu du *Règlement sur les petits bâtiments.* En voici un exemple :



CANADIAN COMPLIANCE NOTICE
AVIS DE CONFORMITÉ CANADIEN

LES BONS BATEAUX INC. (MIC)
VILLE, PROVINCE, PAYS
MODEL / MODÈLE: **RUNABOUT 555X**

THE MANUFACTURER DECLARES THAT THIS VESSEL COMPLIES WITH THE PLEASURE CRAFT CONSTRUCTION REQUIREMENTS OF THE SMALL VESSEL REGULATIONS, AS THEY READ ON THE DAY ON WHICH THE CONSTRUCTION OF THE VESSEL WAS STARTED OR ON THE DAY ON WHICH IT THE VESSEL WAS IMPORTED.

LE FABRICANT ATTESTE QUE CE BÂTIMENT EST CONFORME AUX EXIGENCES DE CONSTRUCTION DES EMBARCATIONS DE PLAISANCE DU *RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS*, EN VIGUEUR À LA DATE DU DÉBUT DE SA CONSTRUCTION OU À LA DATE DE SON IMPORTATION.

Une embarcation de plaisance d'une longueur de plus de 6 mètres ne peut pas être utilisée pour des fins autres que récréatives, c'est-à-dire pour des fins commerciales, à moins que celle-ci ait été modifiée et qu'elle rencontre les exigences de constructions relatives aux bâtiments autres que de plaisance.

Pour plus de détails sur l'avis de conformité des embarcations de plaisance veuillez visiter le site internet du Bureau de la sécurité nautique au http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/desn-conformite-821.htm .

Une plaque de conformité fixée à un bâtiment ou une embarcation de plaisance provenant d'un pays étranger ou d'une autre organisation (i.e.USCG) n'est pas nécessairement interdite mais ne remplace jamais les avis de conformités canadiens exigés.

Notons qu'une personne ne peut être mise à l'amende si son embarcation ne contient pas d'avis de conformité. Il incombe au fabricant de le faire. Par contre, une personne peut être mise à l'amende si elle retire ou modifie un avis de conformité, ou si elle appose un avis qui contient de faux renseignements.

Il est important de se rappeler que les limites maximales de sécurité ont été établies en fonction d'une température jugée normale ou clémente. Le nombre de personne et le matériel transportés dépendra grandement des conditions météorologiques et des conditions de l'eau. Par conséquent, l'opérateur doit connaître et doit respecter toutes les limites de sécurité décrites dans l'avis de conformité.

LES PARTIES COMPOSANTES D'UN BATEAU ET LEUR DÉFINITION

Il est important que tous les opérateurs d'embarcation soient capables de parler le même langage concernant l'utilisation sécuritaire d'une embarcation. Cela garanti la cohérence dans l'utilisation de la terminologie et peut permettre de gagner du temps lors de situations d'urgence.

Il est également important de connaître tous les aspects de votre embarcation et de savoir où se trouve l'équipement de sécurité, y compris les dispositifs de sauvetage individuels. Car votre sécurité sur l'eau peut dépendre des mesures préventives que vous aurez prises. Les passagers doivent, de leur côté, être bien informés de leur rôle et savoir comment faire fonctionner les équipements en cas d'urgence.

Les plaisanciers et les invités doivent particulièrement se familiariser avec les différents vêtements de flottaison et leur fonctionnement. Ils doivent les essayer sous surveillance afin d'assurer un ajustement adéquat et d'offrir la protection maximale. L'opérateur devrait encourager ces derniers à lire les instructions du fabricant fixées à ces vêtements.

Rappelez-vous que dans des situations d'urgence ou lorsque la situation se détériore, tous les passagers devraient porter un vêtement de sauvetage individuel. C'est pourquoi nous insistons autant sur l'importance que tout le monde sache où ces vêtements se trouvent, comment les utiliser et leur rôle.

Bâbord désigne le côté gauche du bateau.

Tribord désigne le côté droit du bateau.

Opérateur signifie la personne qui est chargée de la manœuvre et ayant le contrôle d'une embarcation de plaisance. Il en est le responsable.

Le sillage est la masse d'eau agitée autour et en arrière du bateau et mise en mouvement par le passage de l'embarcation. Le *remous* désigne l'eau agitée et grisée, laissée derrière le bateau. Ce terme inclut aussi l'eau qui est projetée par l'hélice.

Les compas magnétiques sont essentiels à la saine navigation pour se retrouver facilement lorsque la brume se lève ou lorsque la visibilité est réduite. Ils aident, entre autre, l'opérateur d'une embarcation de plaisance à trouver sa direction. Il ne faut pas oublier que les compas magnétiques sont influencés par la proximité de dispositifs métalliques ou électriques et

que, par conséquent, ils peuvent donner de faux résultats. Donc, pour que le compas puisse fonctionner librement, on doit éloigner tout objet qui pourrait poser une entrave.

La proue constitue l'avant du bateau.

La poupe désigne l'arrière du bateau.

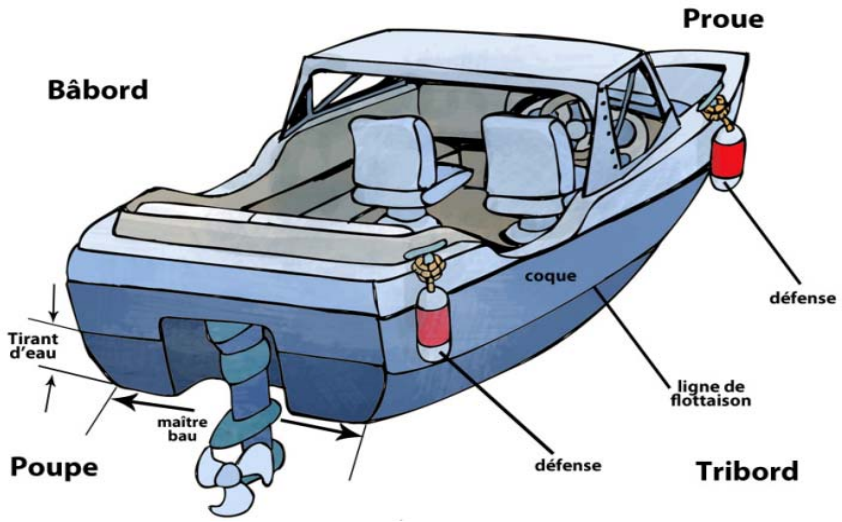
La ligne de flottaison comprend deux restrictions importantes. Tout d'abord, elle ne doit pas se retrouver sous l'eau. Si cette ligne de flottaison est submergée, c'est que vous avez surchargé l'embarcation, ce qui n'est pas sans danger. De plus, si cette ligne est plus basse d'un côté que de l'autre, la charge du bateau n'est pas équilibrée et cela entraîne un risque de chavirer.

Le tirant d'eau représente la surface du bateau qui est immergée entre la ligne de flottaison et le fond du bateau. Il est nécessaire de conserver une profondeur d'eau supérieure au tirant d'eau, car autrement, le bateau peut s'échouer.

La coque désigne le corps du bateau en excluant les mâts, les voiles, le gréement, la machine et les équipements.

Le franc bord est la distance verticale minimale en abord entre le plat-bord et la ligne de flottaison en charge.

Les parties d'une embarcation



LA SÉCURITÉ

Il est essentiel que vous puissiez reconnaître les comportements ou les événements qui contribuent à la majorité des incidents nautiques, afin que vous essayiez de les éviter. Il existe de nombreuses actions qui peuvent être prises afin d'éviter ou de réduire les incidents reliés à la navigation de plaisance. Ces actions comprennent le port d'un vêtement de flottaison individuel; savoir comment récupérer une personne tombée par-dessus bord; savoir quoi faire lorsque votre embarcation est impliquée dans une collision ou est sur le point de chavirer; être conscient de l'impact et de l'effet sur les facultés de l'opérateur qui pourraient être réduites par l'alcool ou les drogues et l'impact de la fatigue de l'opérateur ainsi qu'un coup de chaleur. Cette section et les informations dans ce manuel sont destinées à vous familiariser, en tant que plaisancier, aux dangers spécifiques sur l'eau, qui sont trop souvent méconnus, afin que vous soyez en mesure d'y faire face.

En tant qu'opérateur d'embarcation, vous devez demeurer au courant des situations qui pourraient compromettre la sécurité de vos passagers considérant que sur l'eau, les situations changent constamment et que vous devez vous adapter à ces changements. En particulier, l'opérateur devra reconnaître que les petites embarcations telles que les chaloupes, les kayaks, les canots, etc. pourraient chavirer ou prendre l'eau si vous naviguez trop près de ceux-ci.

Afin de vous aider dans l'éventualité de tels accidents, sachez que porter votre VFI peut possiblement vous éviter de vous noyer. Les statistiques démontrent que la majorité des Canadiens victimes d'accidents de bateau ne portaient pas leur vêtement de flottaison individuel quand ils se sont noyés.

Fatigue du conducteur

On doit pouvoir reconnaître le moment où le conducteur de l'embarcation a conduit celle-ci pour une trop longue période et qu'il doit se reposer. Des nausées, des étourdissements ainsi que des maux de tête sont tous des signes de fatigue de la part de l'opérateur.

Coup de soleil

Un coup de soleil est une irritation de la peau causée par les rayons du soleil. L'exposition prolongée au soleil, sans protection adéquate, peut causer d'importantes brûlures. Il y a différents niveaux de gravité d'un coup de soleil dépendant du type de peau, de la durée et de l'intensité de l'exposition au soleil.

Les symptômes d'un coup de soleil sont les suivants :

- rougeur de la peau
- démangeaison
- apparition de plaques sur la peau
- peau irritée ou lésions
- déshydratation
- maux de tête
- fièvre
- fatigue
- vertige

L'exposition répétée au soleil et la répétition de coups de soleil peuvent causer le cancer de la peau (mélanome).

Prévention

Il existe plusieurs moyens pour prévenir les coups de soleil. En voici quelques-uns :

- éviter l'exposition prolongée au soleil
- utiliser de la crème solaire protectrice
- se couvrir avec des vêtements légers
- mettre un chapeau et des lunettes de soleil

Traitements

Il n'existe pas de traitement miracle contre les coups de soleil. On peut tenter de faire diminuer l'inflammation en appliquant sur la peau brûlée des crèmes hydratantes à base d'hydrocortisone ou d'aloès. On peut aussi prendre des anti-inflammatoires comme de l'aspirine ou de l'ibuprofène. Le meilleur traitement contre les coups de soleil reste tout de même la prévention.

Opérer une embarcation sous l'influence de l'alcool et drogues

L'alcool et les drogues intensifient les effets de la fatigue, du vent, des mouvements de l'embarcation et affectent le balan, le jugement et le temps de réaction. Soyez un plaisancier prudent : ne buvez pas et ne consommez pas de drogues si vous conduisez votre embarcation!

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Nous allons maintenant voir tout ce qui est inclus dans l'aspect sécurité sur l'eau, en commençant par les équipements de sécurité obligatoires à bord des embarcations. L'équipement requis à bord est en fonction du type et de la longueur de l'embarcation. Le conducteur doit s'assurer que tous ces équipements requis sont à bord et ils doivent être en bon état de fonctionnement. Il est important de bien entretenir le matériel de sécurité qui se trouve dans l'embarcation selon les exigences du fabricant. Tout équipement défectueux ou non opérationnel doit être remplacé. Aussi bête que cela puisse paraître, une vie peut en dépendre. Par exemple, un extincteur de feu portatif doit être rempli à capacité pour qu'il puisse fonctionner. Finalement, le matériel de sécurité devrait toujours être placé dans l'embarcation de façon à ce qu'il soit rapidement accessible pour chacun des passagers à bord.

VÊTEMENTS DE SAUVETAGE INDIVIDUELS

Environ 90% des personnes qui se noient lors d'activités nautiques ne portent pas de vêtement de sauvetage individuel. Si vous en avez à bord et que vous ne les portez pas, vous risquez votre vie. Rappelez-vous qu'au moment d'une urgence, les conditions comme les vents, les vagues, l'eau froide et autres, peuvent créer une situation extrêmement difficile, particulièrement si vous devez trouver ou enfiler un vêtement de sauvetage individuel alors que vous vous trouvez à l'eau. Pire encore, si vous tombez à l'eau de façon inattendue, le bateau (avec votre gilet de sauvetage à bord) pourrait devenir inaccessible. Il est donc important que tous les passagers qui montent à bord soient informés de la façon d'utiliser ces vêtements de flottaison individuels ainsi que du moment à partir duquel ils doivent être portés.
.
Tout d'abord, il existe 2 types de vêtements de sauvetage individuels, soit un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou un gilet de sauvetage. La Loi exige que toute embarcation soit équipée d'un VFI ou d'un gilet de sauvetage approprié approuvé au Canada et en bonne condition pour chaque personne à bord.

Quelle est la différence entre un VFI et un gilet de sauvetage ?

Vêtement de flottaison individuel (VFI)

- le VFI est moins encombrant et flotte moins bien qu'un gilet de sauvetage ;
- le VFI ne peut pas rouler une personne dans une position où sa tête est hors de l'eau ;
- le VFI est préféré pour des activités sportives comme le canot ou la pêche car celui-ci permet plus de flexibilité ;
- le VFI approuvé au Canada est disponible dans une variété de couleur.

Gilet de sauvetage

Un gilet de sauvetage offre une plus grande protection que les VFI. Il doit être ajusté sans être trop serré, de façon à laisser passer l'eau entre le corps et le dispositif et en même temps faire retourner l'utilisateur sur le dos. Notons que les coussins de sauvetage ne sont pas approuvés comme équipement de sécurité sur aucune embarcation.

Un vêtement de flottaison individuel (VFI) doit être porté bien ajusté. Il est important pour les enfants de porter un VFI/gilet de sauvetage qui correspond à leur poids. Un enfant peut facilement glisser de son VFI s'il est trop grand. Si le VFI est trop petit, la personne aura de la difficulté à se maintenir hors de l'eau et ne pourra peut-être pas rester à flot. Il y a des VFI pour différentes activités comme le kayak, le canot, la pêche, la voile, etc. Lorsque vous achetez un VFI, choisissez le modèle approprié pour le sport que vous pratiquez. Par conséquent, prenez votre temps pour choisir le vêtement de flottaison individuel et/ou gilet de sauvetage en gardant à l'esprit les points suivants :

1. Il doit être porté bien ajusté et il doit être de taille approprié pour la personne (grandeur adulte lorsqu'il est porté par un adulte et grandeur enfant lorsqu'il est porté par un enfant) ;
2. Il doit être adapté à l'activité choisie pour l'eau ;
3. Le gilet de sauvetage doit fournir une flottaison suffisante pour retourner une personne inconsciente sur le dos (les VFI ne sont pas conçus pour le faire) ;
4. Il doit être approuvé au Canada.

Plusieurs propriétaires d'embarcation de plaisance ne conservent pas leurs vêtements de flottaison individuels en bonne condition. Certaines personnes les utilisent comme coussins dans leur embarcation. D'autres les utilisent comme défenses pour protéger leur bateau contre le quai ou éviter un autre bateau. Ceci pourrait faire en sorte que la mousse intérieure des VFI se brise ou que l'enveloppe se déchire, ce qui endommagerait ceux-ci et annulerait leur approbation. Certaines personnes laissent leurs VFI au soleil. Les rayons ultra-violets peuvent endommager le tissu, par conséquent il n'est pas recommandé de laisser ces derniers au soleil. Il est très important de bien prendre soin de ces VFI. Ils doivent être nettoyés avec un savon doux et de l'eau. Il ne faut pas utiliser des détergents concentrés ou des produits chimiques tels que de l'essence, du diluant à peinture ou du dissolvant pour laver une tache de graisse. On doit laisser sécher naturellement les VFI et ne jamais les mettre dans une sécheuse, les exposer au soleil ou à proximité d'une source de chaleur directe. Comme l'humidité peut aussi endommager les tissus des VFI, il est préférable de les garder dans un endroit sec.

Le VFI ou le gilet de sauvetage homologué au Canada devient nul si le dispositif de flottaison a été réparé ou modifié de quelque façon que ce soit. L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit entreposer les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage dans l'embarcation dans un endroit bien aéré et surtout, facile d'accès.

C'est une bonne habitude que d'inspecter périodiquement vos VFI et vos gilets de sauvetage. Pour les inspecter, voici les étapes à suivre :

1. Enfilez le vêtement de flottaison individuel ou le gilet de sauvetage ;
2. Entrez dans l'eau (sous surveillance), jusqu'à ce que l'eau atteigne la poitrine ;
3. Pliez les genoux ;
4. Laissez-vous flotter sur le dos ;
5. Assurez-vous que le VFI ou le gilet de sauvetage garde le menton au-dessus de l'eau et que vous êtes capable de respirer confortablement.

Les gilets de sauvetage peuvent être de couleur rouge, orange ou jaune. Ces couleurs vous rendent plus visible, comme par exemple si un avion de secours survole un plan d'eau à la recherche de personnes portées disparues. Vous pouvez choisir entre 3 types de gilets de sauvetage approuvés au Canada :

Source Transports Canada

	Gilets de sauvetage (SOLAS) (convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer)	**Gilets de sauvetage normalisés**	**Gilets de sauvetage pour petits bâtiments**
Performance dans l'eau	Performance optimale – vous retourne sur le dos en quelques secondes pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient	Performance moins rapide – vous retourne sur le dos pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient	Performance la moins rapide – vous retourne sur le dos pour maintenir votre visage hors de l'eau, même si vous êtes inconscient, mais peut le faire plus lentement
Tailles (selon le poids de la personne)	Offerts dans deux tailles - Plus de 32 kg (70 lb) - Moins de 32 kg (70 lb)	Offerts dans deux tailles - Plus de 40 kg (88 lb) - Moins de 40 kg (88 lb)	Offerts dans trois tailles - Plus de 41 kg (90 lb) - 18 kg (40 lb) à 41 kg (90 lb) - Moins de 18 kg (40 lb)
Modèles offerts	Trou de serrure	Trou de serrure	Trou de serrure Veste

Pour consulter une liste de tous les gilets de sauvetage et de tous les VFI approuvés au Canada, veuillez consulter l'*Index des catalogues des produits approuvés* au www.tc.gc.ca.

Le gilet de sauvetage est votre meilleure assurance:
trouvez-en un qui répond à vos besoins et portez-le!

Si vous décidez d'acheter un VFI gonflable, vous devez connaître son fonctionnement et savoir comment l'entretenir pour qu'il soit efficace. Informez-vous afin de savoir pour quelles activités il est approuvé. Il est important de comprendre que pour être approuvé, le VFI gonflable doit être porté sur une embarcation non pontée. Si l'embarcation est pontée, vous ne devez porter le VFI que sur le pont ou dans le poste de pilotage.

Les VFI gonflables ne sont PAS approuvés pour :

- les personnes de moins de 16 ans ;
- les personnes qui pèsent moins de 36,3 kg (80 lb) ;
- l'utilisation d'une motomarine;
- les activités avec embarcation en eau vive.

Les VFI gonflables sont offerts en deux styles :

- Le type veste peut être gonflé par la bouche, manuellement (mécanisme au CO^2) ou automatiquement.
- Le type à pochette peut être gonflé par la bouche ou manuellement avec une tirette qui active un mécanisme de gonflage au CO^2.

Tous les VFI gonflables approuvés au Canada sont munis d'un tube. Si le mécanisme du gonflage au CO^2 ne fonctionne pas, il suffit de gonfler le tube par la bouche. Le temps pour gonfler le VFI est assez court mais peu sembler long si vous n'êtes pas très bon nageur ou en cas de panique. Si vous ne gardez pas la tête hors de l'eau, il sera difficile d'utiliser le tube.

Il est important de lire attentivement le guide d'utilisation du VFI avant de partir et de faire l'essai sous surveillance afin de bien connaître son fonctionnement. Vous devez savoir comment vous en servir en cas d'urgence.

Étiquettes

Pour qu'un gilet de sauvetage ou un VFI soit approuvé au Canada, il doit afficher une étiquette indiquant qu'il a été approuvé par :

- Transports Canada ;
- La Garde côtière canadienne ;
- Pêches et Océans Canada ;
- ou toute combinaison de ces organismes.

Les gilets de sauvetage approuvés par la Garde côtière des États-Unis ne sont pas approuvés au Canada. Toutefois, les visiteurs étrangers au Canada peuvent apporter leurs propres gilets de sauvetage sur une embarcation de plaisance, en autant qu'ils correspondent à la taille de chaque membre de l'équipage et qu'ils soient conformes à la réglementation de leur pays.

Il est important que chaque passager ait un VIF ou un gilet de sauvetage de la bonne grandeur.

Entretien de votre gilet de sauvetage

Il est très important de prendre bien soin de votre gilet de sauvetage car il peut vous sauver la vie. Un gilet déchiré ou en mauvais état n'est pas réglementaire. Voici quelques conseils pour garder votre gilet de sauvetage en bon état :

- Vérifiez régulièrement la flottabilité du dispositif dans l'eau pour vous assurer que vous flottez bien.
- Assurez-vous que les courroies, les boucles et les fermetures éclair fonctionnent bien.
- Tirez sur les courroies pour vérifier si elles sont solides et si elles présentent des signes d'usure.
- Faites sécher votre dispositif à l'air libre loin des sources de chaleur directe.
- Rangez le dispositif dans un endroit sec, bien aéré et facile d'accès.
- Nettoyez le dispositif avec un savon doux et de l'eau courante; ne l'envoyez pas chez le teinturier pour un nettoyage à sec.
- Ne vous assoyez jamais sur votre gilet de sauvetage et ne vous en servez surtout pas comme pare-choc pour votre embarcation.

ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ DE BÂTIMENT

Lignes d'attrape flottantes

Une ligne d'attrape flottante peut être de différents types et de différentes grandeurs selon les embarcations. Il s'agit d'une corde faite de matière flottante qui ne devrait pas être plus courte que 15 mètres de longueur.

Un flotteur est attaché à une extrémité de la ligne d'attrape flottante afin d'aider lors du lancer de la ligne vers une victime. Le flotteur ou la boule aide à la précision s'il est nécessaire de la jeter à quelqu'un qui est tombé par-dessus bord.

La ligne d'attrape flottante doit être facilement accessible en cas d'urgence et c'est la responsabilité de l'opérateur d'informer ses passagers où elle se situe ainsi que le reste de l'équipement de sécurité, afin de s'assurer qu'ils sachent comment ces derniers fonctionnent.

L'opérateur devrait se pratiquer à jeter une ligne d'attrape et/ou une bouée de sauvetage dans l'eau pour se familiariser avec son utilisation. On doit s'assurer que la fin de la corde est bien attachée. La ligne d'attrape flottante doit être jointe à un dispositif flottant. Ce dernier empêche la ligne de s'emmêler dans l'hélice et le rend plus facile à saisir par la personne qui se trouve dans l'eau. Il doit être utilisé comme équipement de sécurité lors d'une situation d'urgence.

Bouées de sauvetage

Une bouée de sauvetage devrait facilement être accessible en cas d'urgence. C'est un dispositif qui peut être lancé à une personne dans l'eau pour l'aider à prévenir la noyade. Les bouées de sauvetage doivent être attachées à une ligne d'attrape flottante et cette pièce d'équipement est obligatoire sur les embarcations de plus de 9 mètres. Lors de l'utilisation des bouées de sauvetage, la guirlande, c'est- à-dire la ligne autour de la bouée, doit être solide et en bon état.

Lorsque vous achetez une bouée de sauvetage, le sceau d'homologation de Transports Canada doit être présent. La bouée de sauvetage pour petit bâtiment doit être d'au moins 610 mm de diamètre (24 pouces). Les bouées de sauvetage SOLAS doivent, elles, être de 762 mm de diamètre (30 pouces). Les petites bouées de sauvetage et les dispositifs fer à cheval ne sont pas approuvés.

Dispositifs de remontée à bord

Un dispositif de remontée comprend une échelle, un harnais ou autre appareil qui ne comprend pas une partie de l'unité de propulsion du navire et qui peut aider les personnes à accéder au bateau à partir de l'eau. Une échelle de traverse ou une échelle de plate-forme de baignade répond à cette exigence.

Dispositifs de propulsion manuelle

Un dispositif de propulsion manuel est un dispositif qui n'est ni électrique, ni mécanique, qu'une personne peut utiliser pour propulser une embarcation. Par exemple, une paire de rames, une pagaie et même les pieds entrent dans cette catégorie.

Ancres

Ancre Danforth

Ancre Charrue

L'ancre est une autre pièce d'équipement de sécurité obligatoire dans une embarcation. Il existe différents types d'ancre et elles ont chacune des caractéristiques différentes. S'il y a un risque de mauvais temps ou si l'embarcation de plaisance est en difficulté, une option de sécurité est de mouiller l'ancre. Jeter l'ancre est une technique de sécurité ainsi qu'une alternative à l'amarrage à un quai ou pour passer la nuit hors de la marina. Par mesure de précaution, l'ancre doit être facilement accessible. Si votre moteur tombe en panne, le bateau doit être ancré afin de procéder à des réparations.

L'ancre empêchera le bateau de dériver dans des zones dangereuses. Pendant une tempête, cherchez un site d'ancrage loin des vents forts et de la circulation des autres embarcations. Le site doit être suffisamment profond pour que vous puissiez vous assurer qu'il y a assez de ligne d'ancrage pour garder votre bateau en place. Il devrait y avoir suffisamment d'espace autour de votre embarcation dans l'éventualité où les vents changeraient de direction.

Souvent, les opérateurs utilisent une ligne d'ancrage trop petite pour leurs besoins. Si vous ne savez pas quoi faire, vous pouvez toujours acheter une ancre plus lourde que vous ne croyez nécessaire. Il est très sage d'avoir deux genres d'ancre à bord, une ancre Danforth et une ancre Charrue. Vous serez en mesure de faire face à plus de situations imprévisibles si vous disposez de ces deux types d'ancre. Il est également important d'avoir assez long de corde et de chaîne. Le poids de la chaîne améliorera l'efficacité de l'ancre et empêchera une usure prématurée de la corde. N'oubliez pas de vous assurer que le maillon est verrouillé, que la chaîne est bien fixée aux deux extrémités, soit à l'embarcation (la proue) et à l'ancre, avant de jeter l'ancre. Des ancres ont été perdues parce que ces précautions n'ont pas été prises. La sélection d'un site d'ancrage dépend du pouvoir de rétention de l'ancre et de la profondeur de l'eau.

Il ne faut jamais projeter l'ancre car elle pourrait atteindre le fond à mauvais angle et ainsi, ne pas tenir l'embarcation en place. Laissez plutôt tomber l'ancre lentement jusqu'à ce qu'elle touche le fond. Ensuite, placez le moteur en marche arrière et laissez la corde se détendre (entre 5 et 7 fois la profondeur de l'eau). Demeurez en marche arrière jusqu'à ce que l'embarcation s'arrête et mettez au neutre. Ne mettez jamais l'ancre sur un côté ou à l'arrière, car ceci pourrait créer des risques de retournement.

Écopes et pompes de cale manuelle

Une écope est un contenant dont on peut se servir pour éliminer manuellement l'eau d'une embarcation. Elle doit avoir une capacité minimale de 750 ml. Elle peut être en plastique ou en métal. Si vous avez une pompe de cale manuelle, il faut que la pompe et le tuyau soient assez longs pour qu'une personne soit capable d'atteindre la cale et de vider l'eau par-dessus bord.

Vous pouvez utiliser une bouteille de plastique rigide de quatre litres (utile pour les petites embarcations non pontées) pour fabriquer votre écope. Voici comment s'y prendre :

Rincez soigneusement la bouteille de plastique, vissez le bouchon, découpez le fond et coupez le côté de la poignée – voir l'image ci-dessous.

Une hache

Tout dépendant de la taille de votre embarcation (voir tableau sommaire), vous êtes peut être tenu de transporter une hache à bord. N'importe quel type de hache est accepté, y compris les hachettes, mais celle qui est recommandée est une hache à pointe, comme l'illustration ci-dessus. Bien qu'elles doivent être entreposées de façon sécuritaire, elles doivent toujours êtres disponibles et non exposées aux éléments (elles peuvent rouiller ou se détériorer, les rendant inutilisables). Mentionnons qu'elles peuvent servir pour couper un câble de remorquage dans une situation d'urgence.

Des seaux

Encore ici, tout dépendant de la taille de votre embarcation (vois tableau sommaire) vous êtes peut être tenu de transporter un seau à bord. Les seaux doivent avoir une capacité d'au moins 10 litres chacun et, être munis d'une corde assez longue pour rejoindre l'eau de l'endroit où ils sont entreposés.

SIGNAUX VISUELS

Lampes de poche étanches

Une lampe de poche étanche est une pièce d'équipement de signalisation visuelle requise à bord (voir le tableau sur les exigences en fonction du type de bateau et de la grandeur). Vous devez vous assurer que les piles sont en bon état de fonctionnement avant chaque voyage. Une lampe de poche étanche peut servir de feu de navigation à bord d'embarcations non motorisées et de voiliers de moins de 7 mètres.

Une lampe de poche peut aussi servir à faire des signaux de détresse pour obtenir de l'aide dans des situations d'urgence.

.

Pièces pyrotechniques de détresse

Les fusées et les pièces pyrotechniques de détresse sont des signaux de détresse qui, lorsqu'elles sont utilisées, indiquent que votre bateau est en détresse et que vous avez besoin d'assistance. Ils permettent aux secouristes de vous repérer plus facilement. Assurez-vous qu'ils soient approuvés par Transports Canada.

Veuillez vous référer au tableau sur les exigences minimales des équipements requis selon le type et la grandeur de votre embarcation. De façon générale, plus votre embarcation est longue, plus vous avez la chance de naviguer plus loin de la rive, donc vous aurez besoin de plus de fusées de détresse. Veuillez vous référer à la grille d'équipement requis dans les prochaines pages de ce manuel. Par exemple, des signaux pyrotechniques ne sont pas requis si vous naviguez à moins d'un mile marin (1.852 km) de la rive. Les fusées pyrotechniques doivent être utilisées seulement en cas d'urgence afin d'obtenir de l'aide lorsqu'il y a un danger immédiat pour les personnes à bord. En autre mot, on ne doit pas envoyer de faux messages. En vertu du Code criminel du Canada, une personne peut recevoir une amende pour une telle infraction.

Les signaux de détresse pyrotechniques sont identifiés en quatre catégories :

1-Fusée à parachute 2-Fusée à étoile multiple 3-Feu à main 4-Signal fumigène ou à main

Fusée à parachute : projette une étoile simple rouge, atteint une hauteur d'environ 300 m (984 pi) puis redescend tranquillement à l'aide d'un parachute, est facilement visible depuis la surface ou les airs et brûle environ 40 secondes.

Fusée à étoile multiple : projette deux étoiles rouges ou plus, atteint une hauteur d'environ 100 m (328 pi), est facilement visible depuis la surface ou les airs et brûle environ 4 ou 5 secondes.

Feu à main : c'est une flamme rouge au bout d'une torche à la main ; ce feu a une visibilité limitée à la surface mais est le meilleur moyen de repérer votre position depuis les airs et brûle environ une minute.

Signal fumigène ou à main : produit une fumée de couleur orange assez dense pendant environ 3 minutes, est utilisé le jour seulement et a une durée d'environ une minute.

Ils ont tous une utilisation spécifique, selon le besoin et parfois, selon le budget. Le détaillant peut vous aviser quant au type qui répondra à vos besoins. Les points importants à retenir concernant les dispositifs pyrotechniques sont les suivants :

- Ils doivent être approuvés par Transports Canada ;
- Ils ont une date d'expiration de 4 ans après la date de fabrication;

- On doit toujours lire les instructions avant le départ et avant d'avoir à s'en servir.

Les fusées aériennes doivent être utilisées en respectant un certain angle et contre le vent. Dans une situation de vent fort, abaissez l'angle à 45 degrés au maximum. Les fusées doivent être conservées à portée de la main et entreposées verticalement dans un endroit frais et sec (comme un contenant étanche) pour les maintenir en bon état de fonctionnement. Assurez-vous de lire attentivement les instructions du fabricant avant de les inclure dans votre embarcation en tant que pièce d'équipement de sécurité. Lors d'une situation d'urgence, les choses se passent si vite que, ce n'est pas le temps d'apprendre à utiliser une pièce d'équipement de secours: il faut le savoir avant. On est vrai pour les signaux de détresse et pour tout autre équipement d'ailleurs.

Habituellement, les signaux de détresse pyrotechniques sont d'une utilisation unique, c'est-à-dire que l'on peut s'en servir qu'une seule fois. Pour en disposer, soit après utilisation ou s'ils sont périmés, vous pouvez contacter votre service d'incendie ou de police et ils vous diront quoi faire. Vous pouvez également retourner chez un détaillant qui en vend et il peut vous aider, ou même avoir un programme de récupération et de disposition.

DISPOSITIFS DE SIGNALISATION SONORE

Les embarcations de moins de 12m (39 pi 4 po) de longueur doivent avoir à bord un *dispositif* de signalisation sonore si elles n'ont pas à bord un *appareil* de signalisation sonore Un dispositif de signalisation sonore peut être un sifflet sans bille, une corne sonore à gaz comprimé ou une corne électrique. À la limite, un coup de fusil peut servir à attirer l'attention.

Les dispositifs de signalisation sonore sont également utilisés pour attirer l'attention dans les situations d'urgence. Un bruit ou un son se transporte plus facilement sur l'eau que sur terre puisqu'il n'y a pas ou très peu d'obstruction. Un simple coup de sifflet peut attirer l'attention de quelqu'un sur terre et vous porter secours.

Lorsque la visibilité est réduite, toutes les embarcations doivent utiliser des signaux pour informer les autres navires de leur présence. Par conséquent, les opérateurs sont tenus de savoir qu'il existe plusieurs signaux sonores (ainsi que de savoir comment les utiliser) qui indiquent un mouvement dans une direction particulière ou qui attirent l'attention sur eux lorsqu'il y a du brouillard par exemple. Ces signaux sonores pourraient provenir de cornes de brume permanentes, de la cloche d'un navire ou, à la rigueur, d'un pistolet.

Dispositifs de signalisation sonore

Les plaisanciers devraient être en mesure de reconnaître les signalisations sonores des autres embarcations. Un son court dure une seconde tandis qu'un son long dure de 4 à 6 secondes. Les dispositifs de signalisation sonore sont utilisés pour communiquer la manœuvre en marche ou pour avertir les autres plaisanciers de votre présence durant des périodes de visibilité réduite. Finalement, on utilise ces signaux pour attirer l'attention et montrer un signe de détresse et lorsqu'on a besoin d'assistance. Voici quelques codes ou combinaisons utilisés pour indiquer la manœuvre courante :

1 son court : changement de cap à tribord (droite)
2 sons courts : changement de cap à bâbord (gauche)
3 sons courts : opération d'un moteur arrière

5 sons courts : danger
1 son long : un gros navire quitte le port

Si la visibilité est réduite, les sons se font toutes les 2 minutes :

1 son long : moteur en marche, avance lentement, ouvre la voie
2 sons longs : moteur en marche, avance lentement, n'ouvre pas la voie
1 son long, 2 courts : pas sous le commandement, manœuvrabilité réduite, voile, pêche, chalutage

Appareil de signalisation sonore

Les embarcations de 12 m (39 pi 4 po) de longueur ou plus doivent être munies d'un sifflet monté à bord (appareil de signalisation sonore fixe). Les embarcations de plus de 20 m (65 pi 7 po) doivent également avoir une cloche à bord. Veuillez vous référer au *Règlement sur les abordages* pour plus d'information.

En naviguant durant des périodes de visibilité réduite, toutes les embarcations doivent utiliser des signaux sonores pour informer les autres embarcations de leur présence. Les opérateurs doivent être conscients qu'il y a plusieurs types de signaux sonores; ils devraient également savoir comment s'en servir. Ces signaux peuvent donner de l'information importante à savoir le mouvement d'une autre embarcation et sa position, toujours dans de but d'éviter un abordage. Parmi les appareils de signalisation sonores, notons un sifflet sans bille, une corne de gaz comprimé, une corne électrique ou une cloche. À la rigueur, l'opérateur peut tirer un coup de fusil dans les airs à intervalle d'une minute.

EXTINCTEURS D'INCENDIE PORTATIFS

Une embarcation de plaisance doit avoir à bord un ou des extincteurs d'incendie. Plus votre embarcation est grosse et longue, plus vous aurez besoin d'extincteurs à bord et à différents endroits, notamment si elle est équipée d'un moteur intérieur, d'un réservoir de carburant fixe, d'un appareil de cuisson, de réfrigération ou de chauffage, ou tout autre appareil et ou pièce d'équipement qui pourrait causer un incendie à bord. Les extincteurs portatifs sont classés selon le type d'incendie qu'ils peuvent éteindre. Voici le classement des extincteurs :

A: Efficace contre un combustible solide; bois, textiles, papiers, etc.
B : Efficace contre un combustible liquide; inflammable, peinture, graisse, huile.
C : Efficace contre un combustible électrique; moteur, tableaux et câblage.

Le chiffre précédant les lettres indique l'intensité de l'incendie que l'extincteur peut éteindre par rapport aux autres extincteurs

Tous les extincteurs se trouvant à bord doivent êtres dûment approuvés (au Canada par Les Laboratoires des assureurs du Canada (ULC) ou par Underwriters' Laboratories, Inc. (UL)). On doit régulièrement vérifier si l'extincteur est chargé à sa bonne pression et s'il fonctionne. Prenez l'habitude de prendre l'extincteur (environ une fois par mois), de le mettre en position inversée et de le secouer vigoureusement afin de s'assurer que le produit chimique s'y trouvant à l'intérieur est encore actif. Il est important de lire les instructions du fabricant pour savoir comment s'en servir efficacement. Non seulement l'opérateur, mais aussi toutes les personnes à bord devraient savoir où ils sont rangés et comment s'en servir.

(Voir le tableau d'équipement requis à bord dans le sommaire aux pages 26 à 29 pour connaitre toutes les exigences en matière d'extincteur de feu.)

Radiobalises de localisation des sinistres (RLS)

Une radiobalise émet un signal qui communique votre position à un réseau de satellites qui, par la suite, retransmettent ce signal aux Centres conjoints de coordination des opérations de sauvetage. Ces appareils peuvent êtres activés manuellement ou automatiquement lorsqu'ils sont submergés dans l'eau.

En cas d'urgence, ces appareils sont d'une valeur inestimable. Bien qu'ils ne soient pas obligatoires à bord d'une embarcation de plaisance, ils sont fortement recommandés.

Les RLS doivent être enregistrés au Registre canadien des balises de localisation. Vous pouvez le faire en composant le 1-877-406-7671 ou en consultant le www.Canadianbeaconregistry.forces.gc.ca .

ÉQUIPEMENTS EXIGÉS PAR LE RÈGLEMENT SUR LES PETITS BÂTIMENTS

ÉQUIPEMENTS DE SÉCURITÉ

Les bateaux plus gros doivent posséder plus d'équipement que les petits. Les bateaux plus grands vont généralement plus loin en mer et doivent donc être mieux équipés en cas d'urgence. Il est important d'entretenir le matériel de sécurité de manière à ce que tout fonctionne convenablement.

L'équipement nécessaire selon le Règlement sur les petits bâtiments est choisi par rapport à leur longueur et à leur catégorie. Voici les catégories d'embarcations :

- embarcation à propulsion humaine telle que pédalo, vélo nautique, canot, kayak, embarcation à aviron;
- voiliers et bateaux à moteur d'une longueur maximale de 6 mètres (19 pi 8 po);
- voiliers et bateaux à moteur de plus de 6 mètres et d'une longueur maximale de 9 mètres (19 pi 8 po – 29 pi 6 po);
- voiliers et bateaux à moteur de plus de 9 mètres et d'une longueur maximale de 12 mètres (29 pi 6 po – 39 pi 4 po);
- voiliers et bateaux à moteur de plus de 12 mètres et d'une longueur maximale de 24 mètres (39 pi 4 po – 78 pi 9 po);
- voiliers et bateaux à moteur de plus de 24 mètres (78 pi 9 po).

Attention, s'il vous manque de l'équipement obligatoire dans votre embarcation, vous pouvez mettre vos passagers et vous-même en danger et être passible d'une contravention.

Réflecteur de radar

L'opérateur d'une embarcation de plaisance de longueur inférieure à 20 mètres ou construite principalement de matériaux non métalliques doit doter l'embarcation d'un réflecteur radar passif, à moins que la petite taille de l'embarcation ou le fait de l'exploiter à l'extérieur des zones où se pratique normalement la navigation au radar, fasse en sorte qu'il est impossible de s'y conformer. Le réflecteur doit être monté ou suspendu à une hauteur d'au moins quatre mètres. Par contre, si l'embarcation est exploitée dans des conditions où le trafic est léger, de jour et dans des conditions atmosphériques favorables, la loi n'oblige pas de se procurer ce réflecteur radar.

EXIGENCES MINIMALES EN MATIÈRE D'ÉQUIPEMENT DE SÉCURITÉ SELON LE TYPE ET LA LONGUEUR DE L'EMBARCATION

Source Transports Canada (DORS/2010-91)

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Equipment de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
Embarcations de plaisance à propulsion humaine *Exception :* *pédalo, vélo nautique et kayak :* *(Voir note 9)*	1. Un (1) gilet de sauvetage ou vêtement de flottaison individuel (VFI) approuvé au Canada et de taille approprié pour chaque personne à bord *(Voir Note 4)* 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 3. *Un (1) dispositif de remontée à bord	4. Une (1) écope ou pompe de cale manuelle OU Installations d'épuisement de cale	*Si l'embarcation a plus de 6 m :* 5. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau 6. Six (6) signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes *(Voir Note 2)*	7. Un (1) dispositif ou appareil de signalisation sonore 8. **Feux de navigation (Voir note 8) 9. ***Un (1) compas magnétique 10. Un (1) réflecteur radar *(Voir Note 3)*	Aucun
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine d'une longueur d'au plus 6 m (19 pi 8 po) *Exception :* *Planche à voile :* *Voir note 10* *Motomarine :* *Voir note 11*	1. Un (1) gilet de sauvetage ou VFI approuvé au Canada et de taille appropriée pour chaque personne à bord 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 3. *Un (1) dispositif de	4. Un (1) dispositif de propulsion manuelle *(Voir note 5)* OU Une (1) ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une	6. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau OU Trois (3) signaux de détresse pyrotechniques, autre que des signaux fumigènes *(Voir Note 2)*	7. Un (1) dispositif ou appareil de signalisation sonore 8. **Feux de navigation (Voir note 8) 9. ***Un (1) compas magnétique 10. Un (1) réflecteur radar *(Voir Note 3)*	11. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est équipée d'un moteur intérieur, d'un réservoir à carburant fixe de tout volume ou d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Equipment de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
	remontée à bord	longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 5. Une (1) écope ou pompe de cale manuelle (*Voir Note 1)*			
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine d'une longueur de plus de 6 m mais d'au plus 9 m (19 pi 8 po – 29 pi 6 po)	1. Un (1) gilet de sauvetage ou VFI approuvé au Canada et de taille appropriée pour chaque personne à bord 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) OU Une (1) bouée de sauvetage attachée à une ligne de sauvetage flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 3. *Un (1) dispositif de remontée à bord	4. Un (1) dispositif de propulsion manuelle *(Voir Note 5)* OU Une (1) ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux -ci, d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 5. Une (1) écope ou pompe de cale manuelle *(Voir note 1)*	6. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau 7. Six (6) signaux de détresse pyrotechniques, autre que des signaux fumigènes *(Voir Note 2)*	8. Un (1) dispositif ou appareil de signalisation sonore *(Voir Note 6)* 9. **Feux de navigation *(Voir note 8)* 10. ***Un (1) compas magnétique 11. Un (1) réflecteur radar *(Voir Note 3)*	12. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est munie d'un moteur 13. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 5BC si l'embarcation est munie d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine d'une longueur de plus de 9 m mais d'au plus 12 m (29 pi 6 po – 39 pi 4 po)	1. Un (1) gilet de sauvetage ou VFI approuvé au Canada et de taille appropriée pour chaque personne à bord 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 3. Une (1) bouée de sauvetage attachée à une ligne de sauvetage flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po)	5. Une (1) ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 30 m (98 pi 5 po) 6. Une (1) pompe de cale manuelle OU Installations d'épuisement de cale *(Voir note 1)*	7. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau 8. Douze (12) signaux de détresse pyrotechniques dont au plus six (6) signaux fumigènes *(Voir Note 2)*	9. Un (1) dispositif ou appareil de signalisation sonore 10. Feux de navigation 11. Un (1) compas magnétique 12. Un (1) réflecteur radar *(Voir Note 3)*	13. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 10BC si l'embarcation est équipée d'un moteur 14. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 10BC si l'embarcation est équipée d'un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Equipment de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
	4. *Un (1) dispositif de remontée à bord				
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine d'une longueur de plus de 12 m mais d'au plus 24 m (39 pi 4 po – 78 pi 9 po)	1. Un (1) gilet de sauvetage ou VFI approuvé au Canada et de taille approprié pour chaque personne à bord 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 3. Une (1) bouée de sauvetage munie d'un feu à allumage automatique ou attachée à une ligne flottante d'une longueur minimale de 15 m (49 pi 3 po) 4. *Un (1) dispositif de remontée à bord	5. Une (1) ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 50 m (164 pi 1 po) 6. Installations d'épuisement de cale	7. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau 8. Douze (12) signaux de détresse pyrotechniques dont au plus six (6) signaux fumigènes *(Voir note 2)*	9. Un (1) ou deux (2) appareils de signalisation sonore (i.e. sifflet fixe) conforme aux normes applicables établies dans le Règlement sur les abordages; si l'embarcation est plus de 20 m (65 pi 7 po) il doit aussi y avoir une cloche 10. Feux de navigation 11. Un (1) compas magnétique conforme aux exigences établies dans le Règlement sur la sécurité de la navigation 12. Un (1) réflecteur radar *(Voir Note 3)*	13. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants: toutes les aires permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; à l'entrée des locaux habités; à l'entrée de la chambre des machines. 14. Une (1) hache 15. Deux (2) seaux d'au moins 10 litres chacun
Embarcations de plaisance autres que celles à propulsion humaine d'une longueur de plus de 24 m (78 pi 9 po)	1. Un (1) gilet de sauvetage ou VFI approuvé au Canada et de taille approprié pour chaque personne à bord 2. Une (1) ligne d'attrape flottante d'une longueur minimale de 30 m (98 pi 5 po) 3. Deux (2) bouées de sauvetage SOLAS, dont: une (1) est attachée à une ligne flottante d'une longueur minimale de 30 m (98 pi 5 po); une (1) est équipée d'un feu à allumage	6. Une (1) ancre et un câble, un cordage, une chaîne, ou une combinaison de ceux-ci, d'une longueur minimale de 50 m (164 pi 1 po) 7. Installations d'épuisement de cale	8. Une (1) lampe de poche étanche à l'eau 9. Douze (12) signaux de détresse pyrotechniques dont au plus six (6) sont des signaux fumigènes	10. Deux (2) appareils de signalisation sonore conforme aux normes applicables établies dans le Règlement sur les abordages (i.e. un sifflet fixe et une cloche) 11. Feux de navigation 12. Un (1) compas magnétique conforme aux exigences établies dans le Règlement sur la sécurité de la navigation 13. Un (1) réflecteur radar (Voir note 3)	14. Un (1) extincteur d'incendie de catégorie 10BC aux endroits suivants: toutes les aires permettant d'accéder à la pièce où se trouve un appareil de cuisson, de chauffage ou de réfrigération au carburant; à l'entrée des locaux habités; à l'entrée de la chambre des machines. 15. Une (1) pompe à incendie à

Type et longueur de l'embarcation	Engins de sauvetage individuels	Équipement de sécurité de bâtiment	Signaux visuels	Equipment de navigation	Équipement de lutte contre les incendies
	automatique. 4. Un harnais de levage et le gréement adéquat 5. *Un (1) dispositif de remontée à bord				propulsion mécanique placée à l'extérieur de la chambre des moteurs et munie d'un boyau d'incendie et d'une lance permettant de diriger l'eau dans toute partie de l'embarcation 16. Deux (2) haches 17. Quatre (4) seaux d'au moins 10 litres chacun

** Requis seulement si la hauteur verticale à franchir pour rembarquer à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est supérieure à 0,5 m (1 pi 8 po).*

*** Requis seulement si l'embarcation est exploitée après le coucher du soleil, avant son lever ou par visibilité réduite (brouillard, pluie intense, chute de neige, etc.).*

****Non requis si l'embarcation est d'une longueur de 8 m (26 pi 3 po) ou moins et est exploitée à vue des amers.*

Note 1. Exception : une écope ou une pompe de cale manuelle n'est pas requise sur une embarcation qui ne peut contenir assez d'eau pour chavirer ou qui comprend des compartiments étanches, scellés et peu accessibles (i.e. sur un ponton).

Note 2. Exception : les signaux de détresse pyrotechniques ne sont pas requis sur une embarcation qui navigue sur un cours d'eau, un canal ou un lac dans lequel elle ne peut jamais se trouver à plus d'un mille marin (1.852 km) de la rive. Autre exception : si l'embarcation n'a pas de chambres à coucher et participe à une compétition officielle ou se prépare pour une compétition officielle.

Note 3. Les réflecteurs radars sont requis sur les embarcations de 20 m (65 pi 7 po) ou moins, ainsi que les embarcations qui sont construites principalement de matériaux non-métalliques. Par contre, ils ne sont pas requis si l'embarcation navigue dans des conditions de trafic limité, de jour et par beau temps, et si le réflecteur n'est pas essentiel pour assurer la sécurité des personnes à bord. Le réflecteur n'est également pas requis si la petite taille de l'embarcation en fait qu'il n'est pas efficace ou possible de l'installer (doit être au moins 4 m sur niveau de l'eau).

Note 4. Un vêtement de flottaison individuel (VFI) ou un gilet de sauvetage porté à bord d'une embarcation à propulsion humaine utilisée en eau vie doivent être d'un matériau insubmersible.

Note 5. Un dispositif de propulsion manuelle peut être une paire de rames, une pagaie ou tout autre dispositif qui utilise la force humaine pour propulser l'embarcation; on peut aussi manipuler le gouvernail d'un petit voilier de gauche à droite afin de créer un mouvement et avancer.

Note 6. Un dispositif de signalisation sonore peut être un sifflet sans bille, une corne sonore à gaz comprimé ou une corne électrique.

Note 7. N/A

Note 8. Les embarcations à propulsion humaine et les voiliers mesurant moins de 7 m (23 pi 4 po) peuvent rencontrer cette obligation en ayant à bord une lampe de poche étanche à l'eau.

Note 9. Si toutes les personnes à bord d'un pédalo, d'un vélo nautique ou un kayak portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada et de taille approprié, le seul équipement requis à bord est un dispositif de signalisation sonore et une lampe de poche étanche à l'eau, si l'embarcation est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite.

Note 10. Si une personne utilise soit une planche à voile ou une planche à cerf volant et que l'utilisateur porte un vêtement de flottaison individuel de la bonne taille, il n'a qu'à avoir à bord un dispositif de signalisation sonore. Si ces équipements sont utilisés après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite, il doit aussi avoir une lampe de poche étanche à l'eau.

Note 11. Si toutes les personnes à bord d'une motomarine portent un vêtement de flottaison individuel ou un gilet de sauvetage approuvé au Canada et de taille appropriée, le seul équipement requis à bord est un dispositif de signalisation sonore et une lampe de poche étanche OU 3 signaux de détresse pyrotechniques autres que des signaux fumigènes, un compas magnétique si l'embarcation navigue en vue d'amers et finalement, des feux de navigation si l'embarcation est utilisée après le coucher du soleil ou avant son lever ou par visibilité réduite

Exemption d'équipements pour certains types d'embarcation

Dans certaines conditions, les bâtiments suivants peuvent se voir exemptés d'avoir à bord l'équipement minimum énuméré dans le tableau ci-haut :

- un canot de course;
- un kayak de course;
- une yole de course;
- un multicoque à divisions multiples fermées;
- une embarcation de moins de 6 m qui n'est pas un bâtiment à propulsion mécanique;
- un pédalo ou un vélo nautique;
- une motomarine;
- une planche à voile;
- une coque fermée de type auto-videur.

Afin d'être prêt à faire face à des situations hors de votre contrôle, vous pouvez ajouter d'autres équipements de sécurité en plus du minimum requis par la loi. Ces équipements peuvent être entreposés dans des compartiments étanches mais toujours facilement disponibles dans l'embarcation (pas entreposés sous clés) pour toutes les personnes à bord. Voici quelques suggestions :

- un couteau;
- une trousse de premiers soins;
- des rations ou collations de secours;
- de l'eau potable;
- des vêtements secs;
- une radio VHF;
- un compas;
- un coffre d'outils avec quelques pièces de rechange pour le moteur;
- un rouleau de ruban adhésif de type « duct tape »;
- des allumettes ou un briquet.

POINTS À VÉRIFIER AVANT LE DÉPART

La négligence de l'entretien d'une embarcation et la mauvaise préparation aux excursions sur l'eau peuvent mener à des expériences de nautisme non sécuritaires et entrainer des blessures et des décès. Les conducteurs d'embarcation doivent également comprendre l'importance d'enseigner à leurs invités ou passagers comment utiliser l'équipement de sauvetage à bord et de passer en revue avec eux une liste des directives, vérifications et notions élémentaires en matière de sécurité nautique avant de quitter le rivage. Cette démarche, communément appelée liste de vérification préalable au départ, a pour but d'éviter des situations qui pourraient mener à des urgences. Consultez la liste de vérification que vous trouverez dans la fiche de référence rapide à la fin du présent guide.

Connaissez votre embarcation.

Si vous avez des invités, il faut leur montrer comment enfiler correctement le gilet de sauvetage ou le VFI, et vous assurer qu'ils sont de la bonne grandeur pour chaque personne. Vous devez informer vos passagers de tout l'équipement de sécurité ainsi que de son fonctionnement. Vous devez vous assurer que vous détenez tous les outils de base et des pièces de rechange nécessaires. Un sac d'outils peut inclure des pinces, quelques clefs, tournevis, couteaux, scie à fer, boulons, fusibles et bougies de rechange. Vérifiez vos feux de navigation même si vous avez prévu revenir avant le coucher du soleil, ainsi que la pompe de cale électrique et, par le fait même, testez la batterie du bateau. Vérifiez le niveau d'huile du moteur, peu importe s'il est hors-bord ou en-bord et ajoutez-en si nécessaire.

C'est une bonne idée de vérifier le fonctionnement de votre appareil VHF en communiquant avec le port de plaisance (la marina) en syntonisant le canal 68 ou 70. Le canal 16 doit servir exclusivement aux appels d'urgence.

Avant le départ, prenez l'habitude de toujours passer en revue une liste de vérification préalable. Ceci pourra vous assurer que votre bateau est en bonne condition et vous évitera peut-être des complications et des situations de détresse :

- les prévisions météo, les dangers locaux et les restrictions;
- l'état général de l'embarcation;
- le niveau de carburant pour le voyage;
- la trousse de premiers soins;
- l'équipement de sécurité selon les règlements;
- le fonctionnement de la pompe de cale et de la pompe manuelle;
- le fonctionnement de tous les feux de navigation;
- le plan de route et le partager avec d'autres passagers;
- la fermeture du plan de route au retour;
- le branchement du bouchon d'écoulement.

Surcharger votre embarcation soit avec des passagers, de l'équipement ou les deux est extrêmement dangereux pour vous et pour les personnes à bord. Si le poids est trop lourd, votre embarcation sera déstabilisée et sera susceptible aux roulis. Votre embarcation aura de la difficulté à revenir à la normale.

En tant que conducteur d'embarcation, vous devez respecter les limites maximales de sécurité précisées sur l'avis de conformité émis par Transports Canada. Ces limites ne s'appliquent que par beau temps et lorsque le poids est bien réparti à bord. Lors de conditions difficiles, vous devez faire preuve de jugement. Gardez la charge à son plus bas niveau possible et fixez solidement l'équipement pour limiter son mouvement.

L'avis de conformité n'indique pas de limite recommandée pour les embarcations de plus de 6 m (19 pi 8 po). Si vous les surchargez, elles deviendront instables. Faites preuve de jugement lorsque vous chargez l'embarcation.

RAVITAILLEMENT EN CARBURANT SÉCURITAIRE

Les fuites ou les déversements de carburant ne sont pas seulement nuisibles pour le milieu marin, mais constituent aussi un risque d'incendie. Pour la façon sécuritaire de procéder, suivez ces étapes lorsque vous effectuez le ravitaillement :

- ✓ Amarrez convenablement votre embarcation pour éviter tout déversement ;
- ✓ Coupez tous les moteurs ;
- ✓ Faites débarquer tous les invités ;
- ✓ Éteignez toutes les flammes nues ;
- ✓ Ne fumez pas ;
- ✓ Mettez hors tension les commutateurs électriques et les blocs d'alimentation ;
- ✓ N'utilisez pas d'appareils électriques, comme des radios portatives ;
- ✓ Fermez les fenêtres, les hublots, les écoutilles et les portes de cabine ;
- ✓ Avant de faire le plein, enlevez les réservoirs portatifs de l'embarcation ;
- ✓ Placez le tuyau dans l'orifice de remplissage ;
- ✓ Assurez-vous de connaître la capacité du réservoir afin d'éviter tout débordement puisque vous avez l'obligation d'éviter les fuites et les déversements de carburant sur la coque ou dans l'eau ;
- ✓ Nettoyez tout dégât et jetez le chiffon ou le linge utilisé dans un contenant approprié ;
- ✓ Avant de démarrer le moteur à essence, mettez en marche le ventilateur du compartiment moteur pendant au moins quatre minutes ;
- ✓ Avant de démarrer le moteur, vérifiez s'il y a une odeur qui signale la présence de vapeurs dans le compartiment moteur.

Si vous avez un moteur intérieur, vous devez ventiler la soute pendant quatre minutes au moins avant de démarrer le moteur à l'aide du ventilateur (« blower ») conçu à cet effet, et ainsi vous assurer qu'il n'y a plus de vapeurs d'essence.

SENSIBILISATION AU MONOXYDE DE CARBONE

Le monoxyde de carbone (CO) est un gaz mortel, invisible et inodore. Il est difficile à détecter sans moniteur et il tue des centaines de personnes chaque année. Les matières organiques, tels que le pétrole ou l'essence, produisent du CO quand elles sont brûlées dans une zone avec ouverture limitée ou sans oxygène. Le CO est également produit quand une flamme vient en contact avec une surface qui est plus froide que la température d'allumage de la flamme du gaz. La source la plus commune de monoxyde de carbone est due à une combustion incomplète – souvent de moteur, génératrice, cuisinière, chaufferette et autres. Les gens ne se rendent pas compte que le CO est présent puisque vous ne pouvez pas le voir ni le sentir. Néanmoins, vous pouvez mourir en quelques minutes si vous respirez une grande quantité de monoxyde de carbone. L'inhalation, même en petite quantité, peut causer des problèmes de santé. Il est donc important d'être vigilant face aux risques de ce gaz mortel.

Le monoxyde de carbone est dangereux car il peut entrer dans le sang lorsqu'il est respiré. Ensuite, il interfère avec la capacité du sang à envoyer de l'oxygène aux tissus, y compris au cœur et au cerveau. Dans le pire des cas, le CO peut causer des dommages permanents au cerveau et même mener à la mort.

Il est important de reconnaître les symptômes d'intoxication au CO. Un niveau modéré d'intoxication peut créer des maux de tête sévères, des étourdissements, une confusion mentale, des nausées ou l'évanouissement. Vous risquez même d'en mourir si ces symptômes persistent pendant une longue période. Un faible niveau d'intoxication au CO peut entraîner un essoufflement, une légère nausée et des maux de tête légers mais peut aussi avoir un effet à long terme sur votre santé. Certains symptômes ressemblent à ceux du mal de mer. En conséquence, il faut bien interpréter ces symptômes et traiter les gens adéquatement.

Une personne souffrant d'empoisonnement au monoxyde de carbone devrait évidement être traité le plus tôt possible. Placez la victime dans un endroit bien aéré, composez le 911 ou un centre de traitement contre le poison afin d'obtenir des soins médicaux le plus rapidement possible.

Afin de prévenir et d'éviter l'intoxication au monoxyde de carbone, choisissez des appareils qui évacuent le carburant à l'extérieur, assurez-vous qu'ils soient correctement installés et qu'ils soient entretenus selon les instructions du fabricant. Lisez et suivez toutes les instructions qui accompagnent ces appareils et assurez-vous qu'ils sont certifiés et conçus pour une utilisation marine. Utilisez un détecteur de CO et vérifiez régulièrement la batterie.

Précautions relatives au CO

-Faites tourner le moteur lentement dans les endroits bien aérés seulement;
-Chauffez la cabine et cuisinez seulement dans un endroit aéré;
-Les rallonges de cabine et les endroits qui ont des auvents de toile doivent être bien aérés;
-Les moteurs et les appareils alimentés au combustible doivent être certifiés ou conçus pour des fins maritimes et doivent n'être utilisés que dans des endroits bien aérés;
-Utilisez un détecteur de CO conçu pour les bateaux et vérifiez les piles avant chaque départ.

Le CO peut s'accumuler :

- lorsque deux embarcations sont maintenues ensemble;
- lorsque votre embarcation est attachée le long d'une digue;
- lorsque la charge fait surélever la proue; ou
- lorsqu'un appareil ou un moteur alimenté au combustible fonctionne quand l'embarcation est arrêtée.

Mise en garde aux nageurs

Un nageur peut être indisposé par l'inspiration du CO et se noyer en peu de temps. Le monoxyde de carbone peut s'accumuler en dessous des plates-formes de baignade ou dans l'espace entre les plateformes d'un bateau ponton ou d'une maison flottante. Ces endroits à risque ne sont jamais évidents et les nageurs n'y pensent pas toujours.

Appareils alimentés au combustible

Les émissions d'essence et les fuites de propane et de butane se répandent rapidement dans les parties inférieures d'une embarcation. Elles sont très explosives et difficiles à dégager. Les appareils qui fonctionnent au propane ou au butane posent un risque plus élevé que ceux qui fonctionnent à l'essence.

Pour utiliser le propane et le butane en toute sécurité :

- Utilisez ces appareils seulement dans un endroit bien aéré.
- Attachez solidement les appareils de cuisson et de chauffage portatifs afin qu'un mouvement inattendu ne cause pas de fuite.
- Fixez solidement les bouteilles de gaz et les réservoirs à essence dans un endroit avec une bonne ventilation.
- Installez tout matériel alimenté au combustible en suivant les instructions du fabricant.
- Assurez une surveillance constante des appareils de chauffage, de cuisson à flamme nue ou de réfrigération.

Protection contre les risques d'explosion

Toute embarcation qui est alimentée par l'essence ou tout autre appareil qui est alimenté au propane à bord de l'embarcation pose un risque d'incendie ou d'explosion causée par les vapeurs.

Les vapeurs (en particulier l'essence) peuvent rester dans le compartiment arrière du moteur d'un bateau même après que son système de ventilateur ait été en marche pendant plus de 4 minutes. Les vapeurs d'essence sont inflammables et présentent un risque d'explosion en cas de feu. Réduire le risque d'incendie ou d'explosion dépend de l'élimination des gaz inflammables et des sources d'inflammation. Des pratiques de remplissage de carburant sécuritaires et l'utilisation d'équipements approuvés peuvent réduire ces risques.

Voici quelques étapes qu'un opérateur peut suivre afin de réduire ces risques.

- S'assurer qu'un entretien préventif est effectué régulièrement ;
- Changer ou réparer les fils desserrés, corrodés ou usés ainsi que les câbles électriques pouvant provoquer des étincelles ;
- Fixez le support de batterie pour éviter son mouvement dans le compartiment du moteur ;
- Réparer et changer les conduites de carburant fissurées, cassées ou séchées pouvant provoquer des fuites d'essence dans le compartiment du moteur ;
- Réparer les filtres qui sont rouillés ou corrodés pouvant entraîner des fuites de vapeur ;
- Procéder à un ravitaillement en carburant sécuritaire comme décrit dans le présent manuel (procédure de sécurité pour faire le plein) ;
- Éliminer les sources de chaleur et d'inflammation. Si une des composantes électriques est dans le compartiment à moteur, dans l'espace du réservoir du carburant ou dans l'espace des lignes de carburant, la composante électrique doit être antidéflagrante. C'est- à-dire fournissant une protection contre l'allumage, ce qui signifie qu'une étincelle d'un appareil ne fera pas enflammer un mélange d'air et de carburant dans le même espace. Donc, il ne pourra pas provoquer une explosion.

NAVIGUER SUR L'EAU

Les opérateurs sont responsables de bien connaître les plans d'eau sur lesquels qu'ils naviguent, leurs règles, leurs règlements, les aides à la navigation, les règles de route, les restrictions et surtout la façon de naviguer en toute sécurité, y compris la vitesse sécuritaire, les conditions météorologiques et les risques locaux. Il est important pour l'opérateur de s'assurer qu'il ou elle n'opère pas une embarcation de manière négligente sans soin et attention, ou sans égard raisonnable pour les autres personnes, navires ou l'environnement. Cette section et les informations dans ce manuel sont destinées à vous informer en tant que plaisancier au sujet de vos responsabilités sur l'eau.

LES AIDES À LA NAVIGATION

Les aides à la navigation sont des structures ou des appareils extérieurs du bateau qui avertissent des dangers ou des obstacles comme les hauts-fonds, ou de la route à suivre. Elles permettent aussi de déterminer votre position sur l'eau et peuvent contribuer, également, à trouver le meilleur trajet vers la destination choisie. Ces aides peuvent être des bouées, des balises phares, des cartes marines ou autres.

Sur les bateaux, les cartes marines (ou cartes hydrographiques) sont des représentations graphiques indiquant les plans d'eau, notamment les profondeurs de l'eau, les dangers sous l'eau, les hauts-fonds, les voies de circulation, les cailloux, les épaves, etc. On assimile également aux aides à la navigation les bouées, les balises de jour et les phares.

Sur ces cartes, on peut retrouver le territoire adjacent à la voie navigable (zones côtières voisines), des points de référence comme les ponts et leur hauteur, les tours et clochers, etc. Elles servent principalement aux navigateurs pour faciliter la navigation.

Les cartes marines comportent des caractéristiques et des détails qui n'existent pas sur les cartes ordinaires, tels que la rose des vents, qui permet de tracer une route particulière ou encore de faire le point pour savoir où nous sommes en tout temps. Les cartes à grande échelle, qui affichent des petites parties du territoire, sont souvent très utiles car elles sont très détaillées.

La carte intitulée "Carte no 1" est un recueil de tous les signes et abréviations utilisés dans les cartes marines canadiennes. C'est par le fait même la carte référence qui couvre tout le territoire canadien et qui divise ce territoire en sous-cartes plus détaillées.

Les cartes topographiques sont plutôt utilisées pour les déplacements en montagne. Ce sont des cartes de régions terrestres indiquant les caractéristiques naturelles et artificielles du terrain, y compris les marques d'élévation, le littoral, les rochers, les caractéristiques du terrain au-dessus de l'eau et les détails planimétriques. Elles visent principalement le public sur la terre ferme. Contrairement aux cartes marines, elles n'indiquent pas les éléments suivants :

- les dangers sous-marins;
- les aides maritimes à la navigation;
- les chenaux;
- les zones de mouillage.

NAVIGATION

Vous trouverez une représentation visuelle des bouées et du système canadien d'aide à la navigation au centre du manuel dans les cartes de référence.

SYSTÈME DE BOUÉES LATÉRALES

La bouée de bâbord est de couleur verte et se retrouve à bâbord (gauche) lorsque l'on se dirige vers l'amont (en remontant le courant). Elle est identifiée par des lettres et des nombres impairs.

La bouée de tribord, qui est rouge, marque le côté tribord (droit) d'un chenal ou l'emplacement d'un danger devant être laissé sur tribord lorsque l'embarcation se dirige vers l'amont et elle est identifiée par des lettres et des nombres pairs.

La balise de jour bâbord possède des caractéristiques semblables à une bouée latérale de bâbord, c'est-à-dire qu'elle indique le côté bâbord (gauche) d'un chenal ou l'emplacement d'un danger pendant le jour et doit être laissée sur bâbord lorsque l'embarcation se dirige vers l'amont. Elle n'est pas éclairée, n'étant visible que de jour.

La balise de jour tribord comprend des caractéristiques semblables à une bouée latérale de tribord, c'est-à-dire qu'elle indique le côté tribord (droit) d'un chenal ou l'emplacement d'un danger pendant le jour et doit être laissée sur tribord lorsque l'embarcation se dirige vers l'amont. Elle n'est pas éclairée, n'étant visible que de jour.

Les bouées latérales indiquent les deux côtés du chenal ou servent à avertir des dangers potentiels. Il est important de bien comprendre et de reconnaître l'amont et l'aval afin de bien s'orienter.

BOUÉE DE MI-CHENAL

Cette bouée nous montre l'entrée dans la marina. Elle est blanche et rouge et elle sert à indiquer le centre du chenal de navigation. Le fond de l'eau est sécuritaire de chaque côté de cette bouée, mais il est préférable de la laisser à bâbord.

BOUÉE DE DANGER ISOLÉ

Celle-ci est amarrée à un danger isolé. Elle est noire avec une bande horizontale rouge. Si elle porte un feu, il est blanc.

LES BOUÉES CARDINALES
Les bouées cardinales indiquent l'emplacement des dangers en se référant aux quatre points cardinaux : nord, sud, est et ouest. Ces quatre bouées sont de couleur jaune et noire et portent deux cônes noirs sur le dessus. Pour les différencier, les cônes sur le dessus sont agencés de façon différente pour chaque type de bouée.

La direction des cônes indique l'endroit sur la bouée où le noir se retrouvera.
Voici la description de chacune :

Une **bouée cardinale Nord** indique que la surface hors de danger de l'eau est au nord de la bouée. Le haut de la bouée est noir et le bas jaune. Elle a deux cônes noirs sur la partie supérieure, un par-dessus l'autre et les deux pointent vers le ciel.

La **bouée cardinale Est** indique que la surface hors de danger de l'eau est à l'est de la bouée. La bouée est noire avec une bande jaune au milieu. Elle a des cônes noirs au sommet, celui du haut pointe vers le ciel, et celui du bas, pointe vers l'eau.

La **bouée cardinale Sud** indique que la surface hors de danger de l'eau est au sud de la bouée. Le haut est jaune et le bas est noir. Elle a deux cônes noirs sur le dessus et les deux pointent vers le bas.

La **bouée cardinale Ouest** indique que la surface hors de danger de l'eau est à l'ouest de la bouée. Elle est jaune avec une bande noire au milieu. Elle a des cônes noirs qui pointent l'un vers l'autre.

LES ÉCRITEAUX D'INTERDICTION OU D'AVERTISSEMENT comprennent :

1. les écriteaux d'interdiction de sillage ayant un effet néfaste;
2. les écriteaux de mouillage interdit;
3. les écriteaux de limite de vitesse;
4. les écriteaux indiquant la présence de barrages de basses chutes;
5. les écriteaux indiquant la présence de câbles électriques aériens; ou
6. les écriteaux indiquant la présence de pipelines.

BOUÉES SPÉCIALES

Il existe plusieurs bouées spéciales. Les bouées **d'avertissement** balisent des dangers comme des zones de tir, des pipelines sous-marins, des zones de régates, des bases d'hydravions et des zones où il n'existe aucun chenal.

Il y a aussi les **bouées d'endroit interdit** qui signalent une zone interdite aux embarcations. Ces bouées sont blanches avec un losange orange et une croix de même couleur sur deux côtés opposés à l'intérieur et deux bandes oranges en haut et en bas du losange.

Les **bouées de contrôles** indiquent des limites de vitesse, des restrictions de sillage, etc. Il faut obéir à la restriction illustrée à l'intérieur du cercle rouge.

La **bouée d'obstacle** balise les obstacles trouvés au hasard, tels que des petits hauts-fonds ou des rochers. Elle est blanche avec un losange orange au milieu sur deux côtés opposés et une bande orange en haut et en bas du losange. Les renseignements relatifs à l'obstacle sont illustrés à l'intérieur du losange orange.

La **bouée de renseignements** présente des renseignements comme des noms d'emplacements, de ports de plaisance, de terrains de camping, etc. Il faut se référer aux renseignements illustrés à l'intérieur du carré orange.

La **bouée de natation** démarque le périmètre d'une aire de natation.

La **bouée de plongée** signale un endroit où des activités de plongée sont en cours et ce n'est habituellement pas indiqué sur les cartes marines.

Le pavillon bleu et blanc du Code international des signaux doit être dressé dans les embarcations de plongée. Un pavillon rouge et blanc surmontant une bouée indique les endroits où les plongeurs sont à l'eau mais ceux-ci s'éloignent parfois de l'endroit indiqué. Il serait prudent pour les plongeurs de demeurer dans un rayon de 100 m (328 pi) de leur pavillon. Si vous voyez l'un de ces deux pavillons, éloignez-vous d'au moins 100 m (328 pi) du pavillon. Si vous ne pouvez vous tenir à une aussi grande distance, ralentissez le plus possible, avancez avec précaution et tenez-vous loin de l'embarcation et de la zone de plongée afin d'éviter les coups de moteur ou de propulseur.

Tenez-vous à distance des plongeurs submergés.

RÈGLEMENT SUR LES ABORDAGES

Tout comme sur la route, il y a des règles à suivre lorsque nous parcourons nos plans d'eau. Ce sont les Règlements sur les collisions. Il faut respecter ces règles sous peine d'amendes sévères et même d'emprisonnement. L'opérateur d'une embarcation de plaisance qui n'est pas tenu de s'écarter de la route d'autres navires, doit maintenir son cap et sa vitesse. Par contre, un navire a l'obligation, selon le Règlement sur les abordages, de s'écarter d'un autre navire pour lui laisser le passage, et de manifester rapidement ses intentions, de façon à ne pas laisser de doutes aux autres navires.

Autrement dit, il faut manœuvrer de bonne heure et franchement afin d'éviter un abordage avec une autre embarcation. Ces règles s'appliquent à tous les plans d'eau du Canada et à toutes les embarcations.

Il est important de se rappeler que les Règlements sur les abordages définissent un navire à propulsion mécanique comme tout vaisseau qui utilise un moyen de propulsion mécanique, ce qui veut généralement dire toutes sortes de moteurs (à gazoline, au diesel ou à vapeur). Un voilier qui est muni d'un moteur est considéré comme un navire à propulsion mécanique même si les voiles sont en place. Quand le bateau avance seulement par la poussée des voiles, il est alors considéré comme un bateau à voiles.

Veuillez consulter les cartes de référence au milieu du guide sur les règles de route.

Gardez une vigie pour éviter les abordages

Règles de la route

Tous conducteurs d'embarcation de plaisance doivent naviguer de façon sécuritaire et surtout partager les voies navigables de façon à ne pas créer de risques ou de situations qui pourraient s'avérer dangereuses pour les autres plaisanciers, les nageurs, les plongeurs, la faune et l'environnement en général.

Sur l'eau, la surveillance constante des autres bâtiments est non seulement une question de bon sens, mais aussi une exigence de la loi. Si vous naviguez dans les voies maritimes à proximité de gros navires, n'oubliez pas de vous déplacer en tenant compte de leur imposant gabarit et du fait qu'ils peuvent être plus difficiles à manoeuvrer et à contrôler. Le temps qu'il leur faut pour s'immobiliser est donc plus long. Soyez prêt à céder le passage à ces navires.

Pour vous rappeler l'exigence de céder le passage, un gros navire émettra cinq brefs sons distinctifs ou plus. Cela signifie que la situation a atteint le niveau d'urgence et que vous devez dégager la voie.

Les bâtiments d'une longueur inférieure à 20 m (65 pi 7 po) et les voiliers ne doivent pas gêner les gros navires qui peuvent seulement naviguer en toute sécurité dans le chenal.

Tenez-vous à l'écart des routes de navigation

Certains plaisanciers ne réalisent pas le risque qu'ils prennent lorsqu'ils traversent des voies de navigation et passent devant des gros navires. Les plaisanciers doivent connaître et comprendre l'importance de demeurer éloignés des gros navires marchands en circulation dans les voies maritimes. L'opérateur doit se rendre à l'évidence que souvent, ces gros navires ne peuvent pas voir leur petite embarcation de plaisance avant qu'il ne soit trop tard (à cause de leur petite taille). En tout temps, les opérateurs doivent naviguer avec une extrême prudence à l'intérieur ou à proximité de voies de circulation des gros navires et utiliser les moyens à leur disposition pour éviter une collision. En rappel, considérant que ces navires ne peuvent souvent pas vous voir jusqu'à ce qu'il ne soit trop tard, n'oubliez pas de :

- Garder toujours une vigie attentive et soyez prêt à céder le passage aux gros navires en toute sécurité, en tenant compte des conditions météorologiques et de l'état des eaux;
- Utiliser un radar et une radio si votre embarcation en transporte;
- Accroître la visibilité des petites embarcations en se déplaçant en groupe;
- Rester à quai par vents forts ou par temps de brouillard;
- Vous tenir loin des traversiers accostés, des traversiers en transit, des navires remorqués et des bateaux de pêche menant leurs activités.

Laissez un vaste espace aux remorqueurs et aux autres bâtiments de remorquage ou navires poussés.

Les remorqueurs peuvent traîner des bâtiments au moyen d'un long câble de remorque qui se prolonge derrière eux. Il arrive que le câble de remorque soit si long qu'il pend sous la surface de l'eau et devient presque invisible. **Ne passez jamais entre un remorqueur et sa remorque.** Si votre embarcation heurte le câble de remorque submergé, elle pourrait chavirer et se faire heurter par l'objet remorqué.

Un grand nombre d'objets remorqués laissent également un long sillage derrière eux, par conséquent, assurez-vous de laisser au remorqueur et à sa remorque une grande marge de manœuvre dans chaque direction et tenez-vous à l'écart le plus possible et de façon sécuritaire. La même prévention de sécurité s'applique pour les navires poussés.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance de moins de 20 mètres de longueur ou d'une embarcation de plaisance à voile ne doit pas gêner le passage des navires à propulsion mécanique qui suivent une voie de circulation.
Il faut s'écarter des navires de la marine marchande qui sont moins manœuvrables que les petits bateaux à moteur ou les voiliers.

Les bateaux à moteur doivent manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter des voiliers, canots et kayaks ou encore des bateaux en train de pêcher. Toutefois, les bateaux de plaisance qui pêchent au lancer léger ou à la mouche doivent suivre les mêmes règlements que les autres bateaux à moteur. Les voiliers doivent manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter des bateaux en train de pêcher. Un bateau qui pêche au filet n'est pas manœuvrable.

De plus, un opérateur doit aussi prendre en considération d'autres facteurs importants lorsqu'il rencontre d'autres navires.

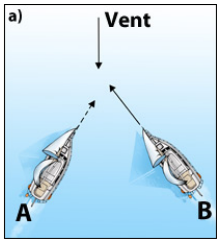
Manœuvre de navires privilégiés

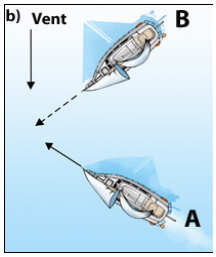
Lorsqu'un navire est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire, cet autre navire doit maintenir son cap et sa vitesse. Néanmoins, ce dernier peut manœuvrer, afin d'éviter l'abordage par sa seule manœuvre, aussitôt qu'il lui paraît évident que le navire, qui est dans l'obligation de s'écarter de sa route, n'effectue pas la manœuvre appropriée prescrite par les présentes règles.

Manœuvre du navire non privilégié

Navire non privilégié signifie que ce bâtiment est tenu par le présent règlement de s'éloigner de la route d'un autre bâtiment. Tout navire qui est tenu de s'écarter de la route d'un autre navire doit, autant que possible, manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement.

Voici certaines des règles de route s'appliquant aux voiliers :





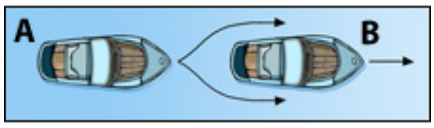
Quand des voiliers reçoivent le vent d'un bord différent, le voilier qui reçoit le vent de bâbord (gauche) doit s'écarter de la route de l'autre. Dans l'illustration, A s'écarte de B.

Si le conducteur d'un voilier qui reçoit le vent de bâbord voit un autre voilier et ne peut déterminer avec certitude si ce voilier reçoit le vent de bâbord ou de tribord (droite), le premier doit s'écarter de la route de l'autre.

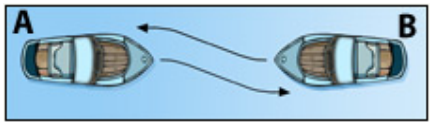
Quand les deux voiliers reçoivent le vent du même bord, celui qui est au vent* doit s'écarter de la route de celui qui est sous le vent. Dans l'illustration, B s'écarte de la route de A.

**Le côté exposé au vent est celui du bord opposé au bord de brassage de la grand-voile, ou, dans le cas d'un navire gréé en carré, le côté opposé au bord de brassage de la plus grande voile aurique.*

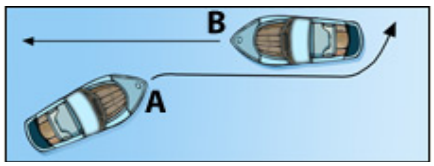
Un bateau qui rattrape doit manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter des autres bateaux devant lui.



Deux bateaux qui se rencontrent doivent se déplacer vers tribord.



L'opérateur qui voit d'autres navires à propulsion mécanique sur tribord, et qui doit croiser leur route de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, doit manœuvrer de bonne heure et franchement, de manière à s'écarter largement de ces navires. Si possible, on doit éviter de traverser en face de l'autre embarcation.



Voici un petit truc concernant cette règle. La couleur qui nous donne priorité sur la route est le vert et la couleur qui nous enlève la priorité est le rouge. Nous n'avons qu'à penser aux feux de circulation.

En bateau, si je vois le côté rouge (bâbord), je dois m'écarter de son chemin. Au contraire, si je vois le côté vert (tribord), alors j'ai priorité et par le fait même, je dois garder ma vitesse et mon cap.

Veuillez consulter les règles additionnelles dans les fiches de référence rapide au centre du manuel.

NAVIGUER DE FAÇON RESPONSABLE

La sécurité est une responsabilité partagée par les utilisateurs des voies navigables du Canada et par les organismes qui régissent ces voies. Les plaisanciers doivent conduire leur embarcation en toute sécurité. Cela signifie que vous devez connaître et respecter les règles qui s'appliquent à votre embarcation, ainsi qu'aux eaux dans lesquelles vous naviguez, afin de vous adapter aux conditions changeantes.

VITESSE SÉCURITAIRE

Le Règlement des restrictions sur la conduite des bateaux ne spécifie pas une limite de vitesse précise parce qu'une vitesse sécuritaire dépend du bateau, des conditions rencontrées et de ce qui l'entoure. Ces conditions incluent la visibilité, la densité du trafic maritime, les conditions de vent, le mauvais temps et les obstacles à la navigation. L'opérateur d'une embarcation de plaisance qui ne se trouve pas en vue d'autres navires, à l'intérieur ou à proximité d'une zone de visibilité réduite, doit naviguer à une vitesse sécuritaire pour pouvoir, en tout temps, éviter de perdre le contrôle ou éviter une collision avec un autre bateau, ce qui pourrait accroître le risque de blessures ou de pertes de vie à bord.

Quand vous conduisez un bateau à grande vitesse, la distance requise pour freiner augmente considérablement et son opérateur doit faire preuve d'une plus grande attention, car l'opérateur dispose de moins de temps pour réagir aux conditions changeantes. Il faut donc être très attentif, car le temps de réaction diminue. Quand la visibilité devient réduite, le règlement exige d'adopter une vitesse sécuritaire selon les conditions. Cela inclut la conduite de nuit ou lorsqu'il y a du brouillard. L'opérateur doit ralentir dans des conditions de mauvaise température afin d'éviter de perdre le contrôle de l'embarcation et de mettre en danger les personnes à bord.

Il est dangereux de traverser de trop près le sillage d'un gros bateau. Vous pouvez perdre le contrôle de l'embarcation à cause des mouvements de l'eau qu'il produit. Par ailleurs, le sillage et le remous produit par votre embarcation ne sont pas aussi importants que ceux des gros bateaux, mais ils pourraient facilement faire chavirer un canot. Vous devez toujours naviguer en ayant en tête que vous créez un sillage et un remous, que vous affectez d'autres embarcations dans votre environnement et que vous pourriez mettre la vie des autres plaisanciers en danger si vous n'en tenez pas compte.

Chacun est responsable du sillage et du remous qu'il produit. Vous devez donc passer prudemment à une vitesse telle que le sillage et le remous n'auront pas d'effet néfaste sur :

1. les autres navires, notamment les navires au mouillage, les navires échoués, les épaves, les remorqueurs, les chaloupes ou les canots;
2. les ouvrages devant lesquels passe l'embarcation, notamment le rivage, les quais, les quais flottants ou les terres humides;
3. les autres utilisateurs des voies navigables, dont les nageurs; ou
4. les zones de plage récréative, les secteurs où travaillent des plongeurs ou les zones de mouillage.

LES PRÉVISIONS MÉTÉOROLOGIQUES

L'opérateur d'une embarcation de plaisance doit toujours vérifier les prévisions météorologiques avant de décider de partir afin de s'assurer que l'embarcation et les personnes à bord sont à l'abri au cas où il y aurait des risques de danger. Les conditions météorologiques et les conditions de l'eau peuvent jouer un rôle important dans votre sécurité sur l'eau. Avant votre départ, assurez-vous d'obtenir les dernières prévisions météorologiques pour votre région et assurez-vous également de savoir ce qu'elles signifient. Vous devrez aussi être conscient des facteurs locaux (tels que la topographie) qui peuvent causer des conditions météorologiques particulières pour cette région. Les gens qui connaissent bien la région dans laquelle vous vous trouvez ou que vous désirez visiter peuvent représenter une bonne source d'information pour vous préparer à faire face à des situations spécifiques. Les orages d'été peuvent frapper rapidement et sans avertissement lorsque vous naviguez. N'oubliez pas de garder un œil sur le ciel. S'il commence à paraître sombre et nuageux et que les conditions semblent se détériorer rapidement, dirigez-vous vers la rive ou, si possible, retournez au port. Si vous naviguez avec des cartes marines, vérifiez toujours vos références de navigation afin de déterminer les endroits où vous pouvez vous réfugier en cas de mauvais temps. Les cartes marines, les publications et les instructions nautiques sont publiées et disponibles auprès de plusieurs distributeurs de cartes du Service hydrographique du Canada (SHC). Vous pouvez visiter le www.charts.gc.ca afin de connaître la liste de ces distributeurs.

Des prévisions météorologiques sont disponibles auprès de plusieurs sources d'information, des médias tels les chaines de télévisions spécialisées, internet, journaux, etc. Nous pouvons aussi appeler le service météorologique d'Environnement Canada au 1-900-565-5555, utiliser notre VHF et finalement, observer les conditions météorologiques par nous-mêmes. Voici quelques façons d'observer les conditions par nous-mêmes: le flottement d'un drapeau ou le mouvement des branches d'arbres, la direction de la fumée d'une cheminée, la direction et la hauteur des vagues et pour les plus avertis, l'observation d'un baromètre et des nuages.

LA VITESSE DU VENT ET LES AVERTISSEMENTS MÉTÉOROLOGIQUES

La vitesse du vent est indiquée en terme de nœud : 1 nœud = 1,8 km / heure.
1 nœud = 1,1 mi / heure.

Lorsque des vents d'une grande intensité sont prévus, Environnement Canada émet un avertissement de vent selon les prévisions maritimes suivantes:

- **Avertissement de vent fort** (20 à 33 nœuds) (37 à 61 km/h).
- **Avertissement de coups de vent** (34 à 47 nœuds) (62 à 87 km/h).
- **Avertissement de vent de tempête** (48 à 63 nœuds) (88 à 118 km/h).
- **Avertissement de vent de force ouragans** (64 nœuds ou plus) (119 km/h ou plus).

DANGERS LOCAUX

Il existe plusieurs risques et dangers locaux sur chaque plan d'eau. Nous n'allons en énumérer que quelques-uns ici : les rapides ou le courant peuvent vous empêcher de bien manœuvrer votre bateau; les cours d'eau peuvent être peu profonds et parsemés de gros cailloux, etc. Si vous en heurtez un, vous pouvez fissurer votre bateau ou briser votre hélice. Si vous êtes dans un voilier, évaluez l'espace entre le haut du mât et les fils électriques. Plusieurs plaisanciers ont été électrocutés lorsque leur mât est entré en contact avec des fils électriques.

Vous devez toujours être prêt à toute éventualité. Vous devez vous assurer que votre embarcation et tout son équipement sont en bonne condition et qu'ils fonctionnent selon les normes. Vous devez également :

- avoir à bord de votre embarcation les cartes marines du secteur où vous naviguez afin de pouvoir, par exemple, contourner ou éviter les obstacles surélevés, les ponts et les câbles sous-marins présents;
- savoir comment lire et interpréter les cartes marines avec les *Instructions nautiques* – la consultation des tables des marées et des atlas des courants vous aidera aussi à en apprendre davantage sur les niveaux d'eau, les périodes de marée basse, étale et haute, ainsi que la direction du courant;
- toujours vous tenir éloigné des aires de baignade – même s'il s'agit d'embarcations sans moteur, telles que les canots et les kayaks, car elles peuvent causer des accidents et blesser les nageurs;
- éviter de naviguer trop près du rivage, ce qui peut endommager les berges;
- avant de naviguer un secteur où vous n'êtes pas familier, communiquez avec les résidents de l'endroit qui connaissent les eaux; il en va de soi surtout si vous naviguez dans une région non cartographiée. Ces personnes peuvent être en mesure de vous indiquer les dangers locaux tels que les barrages de basses chutes, les rapides et l'eau vive, ainsi que de décrire les conditions de vent locales, les courants et les zones où des vagues élevées se forment rapidement.

Il faut se méfier des câbles sous-marins (enfouis sous l'eau) car ils peuvent aussi poser un danger insoupçonné. Lorsque vous jetez l'ancre, elle peut s'accrocher à un de ces câbles sous-marins et déclencher une décharge électrique. De plus, vous pouvez faire verser le bateau dans les efforts pour sortir une ancre accrochée au fond. Les cartes marines vous indiquent la présence des câbles sous-marins. Il y a souvent des enseignes à l'endroit où ils sont submergés.

Les lacs entourés de collines sont parfois la source de coups de vent soudains. Le vent peut changer très rapidement en force et en direction sans avertissement et faire chavirer votre bateau.

Au bord de la mer, il ne faut pas oublier les marées et les courants qui ajoutent de la complexité à votre navigation.

De plus, lorsque la marée est de sens contraire au vent, vous faites face aux clapotis qui peuvent faire chavirer un bateau, même si le vent est faible. Si vous ne connaissez pas l'amplitude de la marée, en attachant votre bateau à un quai, vous pourriez être bien surpris en revenant 6 heures plus tard de le retrouver complètement en cale sèche au fond de ce qui était un cours d'eau.

Lorsque l'eau n'est pas profonde et que le vent s'élève, les vagues peuvent devenir très grosses et cassantes. Il faut donc faire bien attention aux conditions de vent dans de tels cas.

LE PLAN DE ROUTE

Le but du plan de route est de faciliter les recherches lors d'un manque à l'appel.

Avant d'appareiller, dressez un plan avec suffisamment de détails pour faciliter un appel de recherche ou un sauvetage en cas d'urgence. Dans la première partie du plan, faites une description assez fidèle de votre embarcation, y compris son nom et son numéro d'enregistrement, des détails quant au type d'embarcation, sa taille, sa couleur, ses caractéristiques particulières, etc. Continuez la procédure en y inscrivant le nom, l'adresse et le numéro de téléphone du propriétaire, le nom des personnes à bord et en prenant soin d'ajouter des détails comme le type de radio marine le cas échéant, et le canal syntonisé, l'équipement de sécurité à bord, y compris les signaux pyrotechniques, les gilets de sauvetage et les radeaux de sauvetage. Si vous avez une radio marine VHF/COR, veuillez vous assurer que vous avez le certificat nécessaire requis en vertu de la Loi sur la radiocommunication.

La deuxième partie du plan donne des détails sur le voyage : l'heure du départ, la destination, la route proposée et l'heure de retour.

La dernière partie fournit les instructions en cas d'urgence.

Avant de partir, il est important de laisser une copie de ce plan à un membre de votre famille, un ami et/ou une personne responsable, comme le maître de port. Il est important que des personnes soient au courant que vous serez en mer si jamais il vous arrivait une malencontreuse aventure.

Si vous changez votre itinéraire et que vous revenez au port de plaisance (marina) prématurément ou plus tard que prévu, appelez le ou les détenteurs de votre de plan de route pour ne pas lancer de recherche inutile. Il est donc primordial de fermer un plan de route.

Veuillez vous référer à l'exemple d'un plan de route à la fin de ce guide dans les fiches de référence rapide.

PROCÉDURES EN CAS D'URGENCE ET COMMUNICATION

SIGNAUX DE DÉTRESSE OU LE BESOIN D'ASSISTANCE

Communications radio maritimes

Lorsqu'une urgence survient sur l'eau il est essentiel de pouvoir communiquer avec les autorités à terre ou avec les autres navires dans les environs afin d'obtenir de l'aide. Pour ce faire, un nouveau système international appelé Système mondial de détresse et de sécurité en mer (SMDSM) a été développé afin d'augmenter l'efficacité de la communication sur tous les plans d'eau. Ce système peut être utilisé par toutes les embarcations naviguant sur l'eau, du plus petit au plus gros. Ce système permet la transmission rapide d'un signal de détresse à la Garde côtière et aux autres navires qui se trouvent dans les environs. Il permet également de communiquer entre d'autres services, dont les ports, les écluses, et les ports de plaisance.

Les composantes du matériel de sécurité et de détresse sont :

- la radio maritime VHF (avec l'appel sélectif numérique (ASN) -canal 70);
- la radio maritime MF/HF-radio ASN;
- les radiobalises de localisation des sinistres (RLS);
- le système NAVTEX;
- le système Immarsat.

Le matériel compatible au SMDSM n'est pas obligatoire à bord des embarcations mais il est recommandé. Si votre embarcation en possède, il est bon de le raccorder à un système de récepteur GPS. De cette façon, votre position exacte sera transmise automatiquement sous forme d'appel de détresse en format numérique.

La radio maritime VHF est le moyen de communication le plus utilisé par les plaisanciers et aussi le plus efficace pour transmettre un appel d'alerte. Quand vous le pouvez, demeurez à l'écoute du canal 16. Ce canal est utilisé pour des appels d'urgence seulement. Aussitôt que vous avez transmis votre appel d'urgence et que vous avez donné votre position exacte, passez à une autre fréquence. Les nouveaux appareils radios VHF sont dotés d'une nouvelle fonction d'appel sélectif numérique (ASN) sur le canal 70. Cette nouvelle fonction assure une veille automatique des appels de détresse.

Ce service est offert par la Garde côtière canadienne et est en fonction dans plusieurs zones. Par contre, si vous devez envoyer un signal de détresse en utilisant le canal 70, celui-ci sera envoyé automatiquement en format numérique, incluant votre position exacte. Vous devez vous assurer de bien connaître le fonctionnement d'une radio VHF en suivant les procédures décrites dans le Règlement sur les pratiques et les règles de radiotéléphonie en VHF. Il faut présentement détenir un certificat restreint d'opérateur maritime pour utiliser une radio VHF.

La radio maritime peut également émettre un message important. Si on entend un message tel SECURITE-SECURITE-SECURITE, c'est qu'il y a un message important concernant la sécurité à la navigation ou un avis météorologique important. Dans de tel cas, il est important de bien écouter et de bien comprendre le message. Ce message pourrait éviter de se retrouver en situation d'urgence et de mettre les personnes à bord en danger.

Si vous avez une radio VHF à bord et que vous devez envoyer un signal de détresse (par exemple, si votre embarcation prend l'eau et vous êtes en danger de couler ou chavirer), utilisez le canal 16 et répétez MAYDAY-MAYDAY-MAYDAY. Vous devez donner le nom de votre embarcation, sa position, la nature de votre problème et le type d'aide dont vous avez besoin.

Si vous avez besoin d'aide, mais que vous n'êtes pas dans un danger immédiat (par exemple, votre moteur est en panne et vous ne pouvez pas retourner au port), utilisez le canal 16 et dites PAN PAN, PAN PAN, PAN PAN puis donnez le nom de votre embarcation, sa position, la nature de votre problème et le type d'aide dont vous avez besoin.

Vous pouvez également utiliser votre téléphone cellulaire pour obtenir de l'aide et du sauvetage en composant *16. Le téléphone cellulaire n'est pas toujours disponible et aussi efficace et ne devrait pas être considéré comme un substitut à la radio maritime. Ce dernier est le meilleur appareil à utiliser en cas d'urgence pour s'assurer que l'appel de détresse soit bien reçu.

Système de positionnement global (GPS)

Les GPS marins étaient utilisés à l'origine par la Garde côtière pour être en mesure de suivre les navires qui voyageaient le long des côtes. Le GPS leur donnait un aperçu de leur cheminement, de leur vitesse et leur permettait aussi de maintenir une certaine communication avec le navire dans le cas d'une situation d'urgence. Les GPS marins sont maintenant plus avancés et vous permettent de planifier votre itinéraire, de déterminer votre position exacte, de connaître votre destination et vous guider pour vous y rendre plus sécuritairement. De plus en plus de plaisanciers utilisent un GPS marin à bord. Quoique le GPS puisse vous aider à naviguer, il ne remplace pas le besoin d'avoir un système de secours manuel comme des cartes marines dans l'éventualité d'un bris d'équipement électronique.

Si vous utilisez un GPS sur l'eau, assurez-vous qu'il s'agit bien d'un GPS marin. Un GPS routier ne vous fournira pas toutes les informations dont vous pourriez avoir besoin sur l'eau.

AUTRES SIGNAUX DE DÉTRESSE

- ***Signaux avec les bras*** : Étendus de chaque côté en faisant des mouvements lents et répétés de haut en bas. (Ne les faites pas près d'un hélicoptère, car le signal n'a pas la même signification).
- **Radiobalise de localisation** (RLS) : Indiquant une position d'urgence.
- **Signal émis par radio marine** ou par tout autre système de signalisation, se composant du groupe
- S O S (... ---...) du code Morse.
- **Coup de canon ou autres signaux explosifs** tirés à intervalles d'une minute environ.

- **Son continu** produit par un appareil quelconque pour signaux de brume.
- **Fusées ou bombes projetant des étoiles rouges** lancées une à une à de courts intervalles.
- **Un signal de détresse pavillons «N» et «C»** du Code international de signaux.
- **Fusée à parachute ou feu à main** produisant une lumière rouge.
- **Signal fumigène** produisant une fumée de couleur orange.
- **Morceau de toile** de couleur orange avec, soit un carré et un cercle de couleur noire, soit un autre symbole indiqué pour le repérage aérien.
- De la **teinture de balisage**.
- **Une marque carrée** ou un objet analogue.
- **Un feu blanc de haute intensité** présentant des éclats à intervalles réguliers, 50 à 70 fois par minute.
- **Un signal consistant en un pavillon carré** ayant, au-dessus ou en dessous, une boule ou un objet analogue.

Veuillez vous référer aux pages centrales de ce manuel pour voir les signaux de détresse en détails.

En cas de défaillance du moteur ou de l'embarcation de plaisance, voici les mesures à prendre :

1. Modifier la vitesse de l'embarcation selon les circonstances;
2. Mouiller l'embarcation selon les circonstances;
3. Faire enquête sur le problème;
4. Corriger le problème, dans la mesure du possible; et
5. Utiliser ou montrer des signaux traduisant la détresse et le besoin de secours au besoin.

FUITES D'EAU DANS LA COQUE ET AUTRES URGENCES

Que devriez-vous faire lorsqu'il y a une fuite dans votre bateau?

D'abord, il faut trouver d'où provient cette infiltration d'eau. Est-ce qu'il y a un trou dans la coque? Est-ce qu'un accessoire sous l'eau, comme la prise d'eau pour le refroidissement du moteur, est brisé? Est-ce que vous avez oublié de remettre le bouchon pour vider l'eau à l'arrière du bateau? Une fois que vous avez découvert la source d'entrée d'eau, il faut boucher le trou. S'il s'agit d'un passe coque sous l'eau, il faut utiliser un bouchon quelconque (morceau de bois) pour le coincer dans le trou. Si c'est une fissure causée par frottement sur un caillou, on peut utiliser de l'époxy qui durcit ou catalyse sous l'eau. Si le trou est juste sur la ligne d'eau, il faut incliner le bateau de façon à ce que la fissure soit hors de l'eau.

Une fois que vous avez bouché la fuite d'eau, il faut commencer à sortir l'eau du bateau au moyen de la pompe de cale ou des écopes. Si en dépit de tous vos efforts, l'eau continue de monter dans le bateau, vous devez demander de l'aide en utilisant le canal 16 « MAY DAY » ou encore à l'aide de fusées pyrotechniques. L'opérateur d'une embarcation de plaisance devrait avoir à bord, en tout temps, les outils et le matériel nécessaires pour arrêter temporairement les fuites dans la coque ou l'envahissement.

RÉAGIR EN CAS DE CHAVIREMENT, DE SUBMERSION, DE NAUFRAGE, D'ÉCHOUEMENT ET DE PANNE MÉCANIQUE

Comment réagir :

Dépendant des circonstances :

- Enfiler les vêtements de flottaison individuels ou les gilets de sauvetage;
- Rester à proximité de l'embarcation selon les circonstances;

- Compter les personnes qui se trouvaient à bord, y compris vous-même; et
- Utiliser ou montrer des signaux traduisant la détresse et le besoin de secours, selon le cas.

RÉCUPÉRATION D'UNE PERSONNE À LA MER

Monter à bord ou même débarquer d'une embarcation de plaisance peut parfois être difficile et même provoquer le risque de tomber par-dessus bord. Lorsque vous montez à bord, assurez-vous de partir d'un bon pied solide. N'oubliez pas que vous passez d'une surface solide à une surface moins stable puisque l'embarcation flotte sur l'eau. Ajustez votre poids et votre position en conséquence et essayez de vous accrocher à quelque chose de solide ou de fixe, telle une rampe d'accès, une passerelle, un poteau du quai ou même à une autre personne. Si vous tombez à l'eau et que celle-ci est dans l'éventualité d'une chute à l'eau et que c'est est profond, rendez-vous aussitôt sur la rive ou à un endroit ou vous pouvez sortir de l'eau en toute sécurité. Si possible, accrochez-vous à un appareil de remontée, tel une échelle fixée sur l'embarcation ou sur le quai, une plate-forme de baignade ou même une ligne d'attrape. Selon la période de l'année, l'eau peut être froide; dans ce cas il est important d'en sortir le plus tôt possible afin d'éviter de souffrir d'hypothermie.

Les gens peuvent tomber à l'eau même lorsque le bateau est en mouvement. Par exemple, l'embarcation peut couper une vague, devenir instable et faire en sorte que les personnes perdent l'équilibre et soient projetées par-dessus bord. Lorsque les gens montent à bord d'une embarcation, l'opérateur (qui est responsable des personnes à bord) doit déterminer l'endroit où les gens peuvent s'asseoir de façon à bien balancer le poids de ceux-ci, du matériel et de l'équipement à bord. Lorsque l'embarcation est en mouvement, les passagers devraient toujours rester assis afin d'éviter tout mouvement brusque qui pourraient déstabiliser l'embarcation. Le centre de gravité sera ainsi au plus bas, ce qui maximisera la stabilité de l'embarcation. Il devrait toujours y avoir de l'équipement à bord afin d'aider les gens à remonter dans l'embarcation. En tant qu'opérateur de l'embarcation, vous devez également connaître la profondeur des eaux où vous naviguez afin d'éviter des dommages à l'hélice; arrêtez toujours le moteur lorsque vous repêchez une personne dans l'eau.

Dans l'éventualité où une personne tombe par-dessus bord, avertissez tout le monde et sonnez l'alerte immédiatement puis :

- Ralentissez, arrêtez les moteurs si possible, et lancez un objet flottant pour lui venir en aide (ou pour indiquer l'endroit où la personne a coulé);
- Chargez quelqu'un à bord de conserver un contact visuel avec la personne tombée par-dessus bord ;
- Manœuvrez votre embarcation avec prudence tout en conservant la personne tombée dans votre champ de vison pour la récupérer de façon sécuritaire;
- Lancez une ligne d'attrape flottante ou une bouée de sauvetage rattachée à l'embarcation à la personne dans l'eau et faites-la remonter du côté exposé au vent. Veuillez noter que si la hauteur verticale à grimper pour remonter à bord de l'embarcation à partir de l'eau (franc-bord) est de plus de 0,5 m (1 pi 8 po), vous devez avoir un dispositif pour faciliter la remontée à bord, comme une échelle (celle-ci fait partie de l'équipement obligatoire que vous devez avoir à bord de l'embarcation).

Les plaisanciers devraient bien connaître, et savoir comment appliquer, diverses techniques de récupération d'une personne tombée par-dessus bord. Ils devraient aussi savoir choisir la manœuvre la plus efficace, en tenant compte des facteurs comme l'état de la mer et la condition de la personne par-dessus bord. Plusieurs méthodes ont été développées au cours des ans, telles que la manœuvre de Boutakov (Williamson Turn). Visitez le site www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp10038-87-urgen-manoeuvre-boutakov-2124.htm pour plus de détails.

CHAVIREMENT

La majorité des accidents nautiques où le bateau chavire sont causés par une erreur de l'opérateur, comme exemple, lorsque celui-ci change de direction brusquement en allant trop vite. Une autre raison serait que l'embarcation n'est pas bien ancrée ou bien contre le courant ou des vents forts, ce qui peut la rendre instable au point de chavirer. Ce n'est évidement pas toujours l'erreur de l'opérateur. La température peut changer très vite, le vent peut se lever soudainement, ou même des

orages peuvent arriver de nulle part.

Vous commencez une excursion de bateau tôt le matin. Tout est parfait, la météo est belle, les eaux sont calmes, etc. mais durant la journée, tout peut changer rapidement et pour le pire. Si l'opérateur a peu d'expérience en navigation, c'est là que des incidents nautiques peuvent survenir. Il ne faut jamais oublier que l'opérateur est TOUJOURS responsable des passagers à bord. Sa décision de partir en bateau peut malheureusement devenir un cauchemar très rapidement.

Comme on l'a mentionné auparavant, les embarcations peuvent chavirer parce qu'elles deviennent instables. Une embarcation bien conçue devrait normalement résister au chavirement, même en période de mauvais temps. On doit retenir plusieurs choses pour réduire le risque de chavirer:

- Toujours vérifier la météo avant de partir. Soyez vigilant quant aux changements climatiques brusques, tel le vent, les vagues, la profondeur de l'eau, et le temps de l'année.
- Ne surchargez pas votre embarcation. Apprenez les limites de votre embarcation et le fait que d'y ajouter du poids va diminuer son franc-bord, c'est-à-dire, la distance entre la ligne d'eau et le bord, ou le niveau de travail du bateau. En étant surchargé le franc-bord est plus bas, augmentant le risque d'avoir de l'eau qui entre dans le bateau.
- Essayez de naviguer avec les réservoirs d'essence et d'eau aussi plein que possible. Ceci peut réduire les risques de changement ou de redistribution de poids et par le fait même, réduire le risque de chavirement.
- Gardez toutes les portes, les fenêtres et les trappes fermés. Ceci évitera que l'eau pénètre dans la cabine.
- Ajustez votre vitesse et votre direction en conséquence afin de réduire le mouvement de l'embarcation et d'augmenter sa stabilité.
- Évitez de faire des mouvements brusques avec l'embarcation, de changer de cap brusquement et trop vite.

Bien qu'un chavirement puisse arriver assez vite, il y souvent des indices qui démontrent que l'embarcation devient instable et qu'elle risque de chavirer ou même de couler. Faites une inspection visuelle de votre embarcation. Si elle penche d'un côté, c'est peut-être parce qu'elle prend l'eau ou bien que l'angle du moteur n'est pas bien ajusté au point où l'eau peut entrer par dessus bord. Aussi simple que cela puisse paraître, assurez-vous que le bouchon arrière est bien en place. Vérifiez également si la cargaison à bord a changé de position en route. Sur les plus grosses embarcations, assurez-vous que l'alarme de la pompe de cale fonctionne et qu'elle est prête à évacuer l'eau qui peut entrer. Si celle-ci fonctionne trop souvent, c'est peut-être un autre indice que l'embarcation prend l'eau quelque part. Tous ces signes, combinés avec l'entretien préventif de votre embarcation et de l'équipement, peuvent réduire considérablement le risque d'instabilité et, en bout de ligne, sauver des vies!

Dans l'éventualité où l'embarcation chavire, tout le monde devrait rester près de celle-ci; il est plus facile de repérer un bateau chaviré que des personnes dont on ne voit que la tête et qui sont éparpillées partout. Le fait de rester le plus près du bateau et accroché le plus haut possible sur celui-ci peut empêcher de souffrir d'hypothermie. Peu importe si l'embarcation a chaviré ou même coulé, il devrait toujours y avoir un décompte des personnes qui étaient à bord.

ÉCHOUEMENT

Le règlement sur les abordages exige que tout opérateur ait à bord des cartes de navigation afin de bien connaître l'endroit, à moins qu'il y soit déjà familier. Ce dernier devrait connaître la profondeur de l'eau, non seulement pour sa sécurité, mais également pour ne pas endommager l'hélice de son moteur. Si l'hélice heurte le fond de l'eau, il peut y avoir des conséquences tant sur le plan écologique qu'environnemental.

SURVIE EN EAU FROIDE (HYPOTHERMIE)

Bon nombre d'accidents mortels se produisent alors que l'eau est très froide. L'état de choc hypothermique survient lorsque le corps est immergé dans une eau dont la température est de 15°C ou moins. La plupart des gens ne comprennent pas les dangers et ne savent pas comment y faire face. Les eaux froides du Canada sont particulièrement dangereuses si vous y tombez accidentellement. Bien que ce soit peu commun, les gens peuvent souffrir d'hypothermie en pleine saison estivale. L'air peut être à une température assez chaude pour se baigner mais la température de l'eau, à seulement 1 mètre en-dessous de la surface, peut être assez froide que, si le corps y est immergé pour une certaine période de temps, il peut souffrir de choc hypothermique. Par exemple, cette situation peut survenir lorsqu'une embarcation chavire et que les passagers se retrouvent dans l'eau assez longtemps en attendant du secours.

Une immersion en eau froide est catégorisée en quatre stades. La première étape de l'immersion en eau froide, soit la première minute, consiste à gérer le choc et la panique de ce qui vient de se produire. Quoiqu'il soit peut-être difficile de le faire, il ne faut surtout pas paniquer; on doit pouvoir maîtriser sa respiration. Le choc initial peut affecter le corps et produire un arrêt cardiaque. Il peut entraîner instantanément la paralysie de vos muscles. Évidemment, le port d'un vêtement de flottaison individuel ou d'un gilet de sauvetage est essentiel pour aider à garder le corps à flot, particulièrement si la personne devient inconsciente. La seconde étape, toute aussi importante, est l'épuisement à la nage. On développe un besoin de vouloir nager à toute vitesse pour se rendre dans un lieu sûr, mais ainsi, on épuise toutes nos réserves d'énergie. La troisième étape est l'hypothermie, dont on a fait mention plus tôt. Malheureusement, la dernière étape est l'effondrement post sauvetage, c'est à-dire, la noyade et la récupération éventuelle du corps.

Des survivants d'accident d'eau froide ont signalé que leur souffle, lors de l'impact initial dans l'eau, semblait avoir été compromis. Si vous aspirez alors que votre visage est dans l'eau, il se pourrait bien que ce soit de l'eau que vous ingurgitez plutôt que de l'air. Vous devenez rapidement désorientés et un engourdissement des extrémités se produit, au point de ne plus sentir vos membres. Soudainement, vos mains froides ne peuvent plus attacher la sangle du gilet de sauvetage, saisir une ligne d'attrape lancée vers vous ou vous remonter à bord d'un bateau. En quelques minutes, la douleur intense affecte votre perception rationnelle. Enfin, l'hypothermie s'installe et, sans secours ou traitement adéquat de premiers soins, l'inconscience et la mort peuvent s'ensuivre.

L'eau froide réduit la chaleur du corps 32 fois plus vite que l'air froid. Si vous tombez dans l'eau, tous les efforts doivent être consacrés à vous sortir de l'eau par le moyen le plus rapide. Il est très important encore ici de mentionner que lorsqu'on navigue dans les eaux froides, tous les passagers doivent porter leur VFI/gilet de sauvetage.

Si vous vous retrouvez dans l'eau, évitez la panique. L'air emprisonné dans vos vêtements peut assurer une flottabilité aussi longtemps que vous demeurez dans l'eau. Nager ou bouger les jambes dans l'eau augmentera considérablement la perte de chaleur et peut raccourcir le temps de survie de plus de 50%. Les principales pertes de chaleur du corps humain sont à la tête, au cou, aux aisselles, à la poitrine et à l'aine. Si vous n'êtes pas seul, bougez ensemble ou bougez, dans l'eau, en groupe faisant face l'un à l'autre afin de maintenir la chaleur du corps.

Le traitement de l'hypothermie dépend de l'état de la personne. Les victimes d'hypothermie qui démontrent seulement des symptômes de tremblement et qui sont capables d'entretenir une conversation de façon rationnelle, peuvent être soulagées en leur retirant tout simplement leurs vêtements mouillés et en les remplaçant par des vêtements secs et des couvertures.

Dans plusieurs cas où la victime est semi-consciente, des mesures immédiates doivent être prises pour commencer le processus de réchauffement :

- Sortir la personne de l'eau et la placer dans un environnement chaud.
- Retirez ses vêtements si cela peut être fait avec des mouvements minimums du corps de la victime en prenant soin de ne pas masser les extrémités.

- Posez le visage de la victime vers le haut avec la tête légèrement baissée à moins de vomissement. La tête en position basse permet plus de circulation sanguine au cerveau.

Ne jamais servir d'alcool à une victime d'hypothermie.

La plupart des personnes récupérées dans l'eau froide peuvent démontrer des symptômes typiques :

- grelottement, trouble d'élocution et perte de conscience;
- coloration de la peau bleuâtre (cyanosée);
- respiration difficile (hyperventilation);
- accélération du rythme cardiaque;
- perte de contrôle des mouvements du corps;
- pupilles complètement dilatées;
- accroissement de la pression artérielle;
- perte de conscience.

Rappelez-vous que de nombreux enfants sont sortis de l'eau glacée après 30 minutes et ont été ranimés avec succès.

La principale leçon à se rappeler : Il ne suffit pas d'avoir un VFI ou un gilet de sauvetage à bord de votre bateau. Une fois dans l'eau, vous pouvez ne pas être en mesure de nager les 2 ou 3 mètres nécessaires pour le retrouver. Même si vous l'avez atteint, il se peut que vous n'ayez pas la dextérité pour l'enfiler. La seule prévention efficace est de porter un VFI ou un gilet de sauvetage en tout temps lorsqu'il y a un risque de chute par-dessus bord ou même d'être éjecté de l'embarcation.

Rappelez-vous qu'une fois dans l'eau, il est trop tard : la réponse psychologique et neurologique de votre corps au froid soudain peut créer une impossibilité pour vous de garder vos voies respiratoires hors de l'eau, surtout si vous ne portez pas votre VFI ou votre gilet de sauvetage.

Les étapes suivantes peuvent vous aider à survivre dans l'eau froide :

- Portez votre VFI ou votre gilet de sauvetage;
- Agrippez-vous à un objet flottant proche pour mettre votre corps sur ou au-dessus de l'eau le plus possible;
- Croisez les bras serrés contre la poitrine et tirez les genoux près de vous afin de conserver votre chaleur corporelle;
- Restez près des autres personnes et entourez-les de vos bras autour du dos, les jambes entrelacées.

Si votre embarcation risque de couler, portez plusieurs couches de vêtements secs légers et une couche extérieure imperméable ou étanche au vent sous votre gilet de sauvetage. Les vêtements suivants peuvent vous protéger contre l'hypothermie :

- Une combinaison de flottaison ou de survie – un gilet de sauvetage qui recouvre tout le corps.
- Un survêtement de travail de protection contre les intempéries – un gilet de sauvetage qui offre une protection thermique.
- Une combinaison étanche – à utiliser avec un gilet de sauvetage et une doublure thermique.
- Une combinaison isotherme – à utiliser avec un gilet de sauvetage, combinaison qui emprisonne et qui chauffe l'eau en contact avec votre corps.
- Une combinaison d'immersion – à utiliser dans des conditions extrêmes quand vous abandonnez un bâtiment.

Rappelez-vous de vous assurer que votre équipement de sécurité est adéquat pour la navigation en eau froide et que vos passagers savent opérer l'équipement de sécurité.

LES FEUX DE NAVIGATION

En premier lieu, une lumière, en terme marin, est identifiée comme un feu. Les feux font partie de l'équipement de sécurité requis à bord, selon le type et la grosseur de l'embarcation. Le règlement explique également comment naviguer sécuritairement en utilisant les feux. Les feux de navigation sont requis si l'on navigue le soir après le coucher du soleil ou tôt le matin avant le lever du soleil. On doit s'en servir aussi le jour lorsqu'il y a visibilité restreinte ou réduite, par exemple, s'il y a du brouillard, de la pluie ou même de la neige. L'important dans l'utilisation des feux de navigation est que lorsque vous naviguez, vous devez être vu par les autres embarcations et vous devez voir les autres embarcations.

Les feux de navigation font partie de deux règlements. En premier lieu, ils font partie du *Règlement sur les petits bâtiments de la Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada.* Ce règlement mentionne l'équipement de sécurité minimum requis à bord des embarcations de plaisance, selon leur type et leur longueur. Ce règlement stipule également que tous les équipements, incluant les feux de navigations (si votre embarcation est munie de ces feux), doivent fonctionner et être en bonne condition. En fait, ces équipements devraient être vérifiés avant chaque départ. Gardez-vous des pièces de rechange à bord en cas de défectuosité. Aussi bête que cela puisse paraître, avoir des pièces de rechange peut éviter des ennuis ou des accidents et même sauver des vies! Les feux de navigation font également partie du *Règlement sur les abordages de la Loi de 2001 sur la Marine marchande du Canada.* Ce dernier règlement indique comment naviguer en toute sécurité en se fiant aux feux de navigation et ce, pour tout type d'embarcation ou de navire. Ces feux transmettent de l'information importante et parfois cruciale pour tous les opérateurs, qui s'en servent pour la prise de décision pour leur propre parcours. En voyant ces feux, un opérateur peut déterminer si une embarcation est ancrée, si elle fait route ou si elle effectue une autre activité. La combinaison des types de feux, leur couleur et leur utilisation font tous parti du principe fondamental de naviguer de façon responsable dans des eaux partagées.

Veuillez vous référer aux pages illustrées au centre de ce manuel pour connaître les types, les configurations et les exigences des feux de navigation.

Selon le *Règlement sur les abordages (Règle 22),* les feux prescrits sur votre embarcation doivent avoir une certaine intensité de manière à être visibles à des distances minimums. Cette distance est basée sur la longueur de votre embarcation. Pour une liste complète de ces distances, veuillez vous référer à l'adresse suivante : http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp10739-partie-c-2823.htm .

Les gros navires, les navires de pêche ou les remorqueurs tirant les chalands et autres bateaux gouvernementaux officiels (i.e. la police) sont équipés de feux supplémentaires permettant de les identifier adéquatement.

Exigences et options en matière de feux de navigation et de marques selon le type et la longueur de l'embarcation (voir référence au milieu du guide)

Feu de tête de mât : feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal de l'embarcation, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 225 degrés et projetant cette lumière vers l'avant.

Feux de côté : feu rouge placé à bâbord et un feu vert placé à tribord, projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés et placé le plus possible vers la proue (en avant). Les feux de côté peuvent être combinés en un seul fanal placé dans l'axe longitudinal de l'embarcation (à la pointe en avant).

Feu de poupe : feu blanc placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et projetant cette lumière vers l'arrière de l'embarcation.

Feu visible sur tout l'horizon : feu projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés. Ce feu est généralement situé à l'arrière de l'embarcation.

Feu de remorquage : feu jaune placé aussi près que possible de la poupe, projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés et projetant vers l'arrière de l'embarcation.

Feu à éclats : feu à éclats réguliers dont le rythme est de 120 éclats ou plus par minute

Feu à éclat spécial : feu jaune à éclats réguliers dont le rythme est plus bas, c'est-à-dire 50 à 70 éclats par minutes, placée aussi le plus en avant de l'embarcation que possible et aussi près que possible du devant du remorqueur ou du bateau qui se fait pousser.

Feu bleu à éclats : feu bleu, visible sur tout l'horizon, présentant des éclats réguliers avec des rythmes de 50 à 70 éclats par minute.

Le feu bleu à éclat est utilisé par les navires appartenant à l'Etat ou à un corps policier. Si un bateau d'un corps policier s'approche en direction de votre embarcation et qu'il montre un feu bleu à éclats vous devez vous arrêter et attendre qu'il arrive vers vous.

Les embarcations équipées avec des feux de navigation possèdent au moins un feu de côté et un feu visible sur tout l'horizon. Le feu de côté désigne un feu rouge placé à bâbord et un feu vert placé à tribord, positionnés vers l'avant et projetant chacun une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 112,5 degrés. Sur les embarcations de longueur inférieure à 20 mètres, les feux de côté peuvent être combinés sur un même appareil placé à l'avant. Le feu visible sur tout l'horizon est un feu blanc placé aussi près que possible à l'arrière du bateau (la poupe) et projetant une lumière ininterrompue sur un arc d'horizon de 360 degrés. Voir l'illustration ci-dessous.

Lorsque l'embarcation est de plus grande taille et qu'une cabine y est installée, il est difficile, sinon impossible, de voir le feu visible sur tout l'horizon. Ce feu est donc séparé en deux, un premier, le feu de poupe, c'est-à-dire un feu blanc situé à la poupe et projetant une lumière ininterrompue sur tout le parcours d'un arc d'horizon de 135 degrés, et un deuxième, le feu de tête de mât, c'est-à-dire un feu blanc placé au-dessus de l'axe longitudinal de l'embarcation projetant une lumière ininterrompue de 225 degrés vers l'avant. Voir l'illustration ci-dessous.

L'opérateur qui voit d'autres navires à propulsion mécanique sur tribord, et qui doit croiser leur route de telle sorte qu'il existe un risque d'abordage, doit manœuvrer de bonne heure et franchement de manière à s'écarter largement de ces navires. Il doit éviter de croiser leur route de l'avant. L'opérateur d'une embarcation de plaisance qui n'est pas tenu de s'écarter de la route d'autres navires doit maintenir son cap et sa vitesse.

Les bateaux à moteur de moins de 12 mètres faisant route du coucher au lever du soleil, peuvent étaler des feux de côté et une seule lumière blanche qui doit être visible sur tout l'horizon.

Voiliers

Les embarcations à voile faisant route, du coucher au lever du soleil, doivent montrer des feux de côté et un feu de poupe. Par contre, les voiliers de moins de 20 mètres peuvent avoir un seul appareil qui réuni les trois feux et qui est placé au sommet du mât, à l'endroit le plus visible. La source lumineuse se partage en 3 feux : rouges à bâbord, vert à tribord et blanc à l'arrière. Ce type d'appareil est plus visible que les feux ordinaires de côté et de poupe puisque ces derniers peuvent être cachés par les voiles. Un voilier peut aussi montrer deux feux superposés visibles sur tout l'horizon et placés au sommet ou à la partie supérieure du mât. Le feu supérieur serait rouge et le feu inférieur, vert. Cependant, ils ne peuvent pas être montrés en même temps que les feux de coté et un feu de poupe.

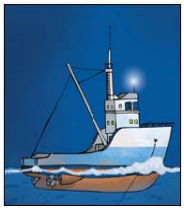
Une embarcation de plaisance à voile de longueur inférieure à 7 mètres faisant route doit montrer si possible des feux de côté et un feu de poupe. Si l'opérateur ne peut pas, il doit être prêt à montrer immédiatement une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc. De plus, les petits bateaux de moins de 7 mètres, comme les chaloupes à rames et les canots n'ayant pas de feux peuvent utiliser une lampe de poche étanche comme signal visuel. Dans une situation d'urgence, cette lampe ou ce fanal électrique peut également servir comme appareil de signalisation de détresse.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance à l'aviron peut montrer, du coucher au lever du soleil, des feux de côté et un feu de poupe. Si l'opérateur ne peut pas le faire, il doit être prêt à montrer immédiatement, une lampe électrique ou un fanal allumé à feu blanc. Le but est évidemment de se faire voir par d'autres bateaux.

Bateaux de pêches

Un bateau de pêche doit essentiellement se conformer aux mêmes exigences de la loi en ce qui concerne les feux de navigation. Il s'agit du même principe qu'avec les embarcations de plaisance : il doit être vu par les autres embarcations. Les plaisanciers doivent reconnaître le bateau par les feux qui sont identifiés. Il y a différentes combinaisons de feux, tout dépendant si le bateau de pêche fait route ou s'il est au mouillage, c'est-à-dire, ancré. Ils doivent montrer deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu du haut étant rouge et le feu du bas étant blanc. S'il navigue le jour, il doit montrer une marque formée de deux cônes superposés réunis à la pointe. S'il navigue le soir (appelé faire de l'erre), il doit également montrer les feux de coté et un feu de poupe.

Un bateau qui est en train de chaluter (tirer dans l'eau un gros filet ou un autre engin de pêche) doit montrer des feux quelques peu différent. Il doit montrer deux feux superposés visibles sur tout l'horizon, le feu du haut étant vert et le feu du bas étant blanc.



Bateau de pêche ancré pour la nuit et montrant un feu blanc visible sur tout l'horizon

Bateau de pêche à l'ancre, durant le jour

Bateau en train de pêcher la nuit, montrant des feux de côté et un feu rouge visible sur tout l'horizon

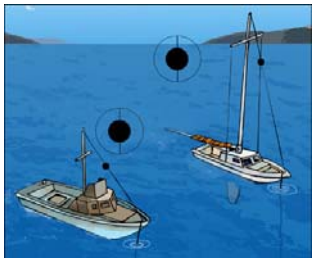
Bateau en train de pêcher le jour, avec l'équipement requis

Bateau de pêche en train de chaluter et faisant route mais qui n'avance pas, deux feux visibles sur tout l'horizon, à la la verticale, celui du haut est vert, l'autre au bas est blanc

.
.

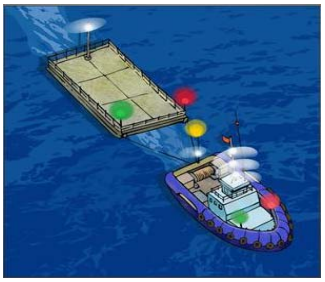
Embarcations ancrées pour la nuit

L'opérateur d'une embarcation de plaisance au mouillage (ancrée pour la nuit) et de longueur inférieure à 50 mètres doit montrer à l'avant, un feu blanc visible sur tout l'horizon ou une boule tout dépendant de l'heure du jour et de la visibilité. Une embarcation de moins de 7 mètres ancrée pour la nuit n'est pas tenue de montrer un feu ou un appareil sauf si elle est au mouillage dans un chenal étroit, une voie d'accès ou un ancrage à proximité de ces lieux, ou sur les routes habituellement fréquentées par d'autres navires.



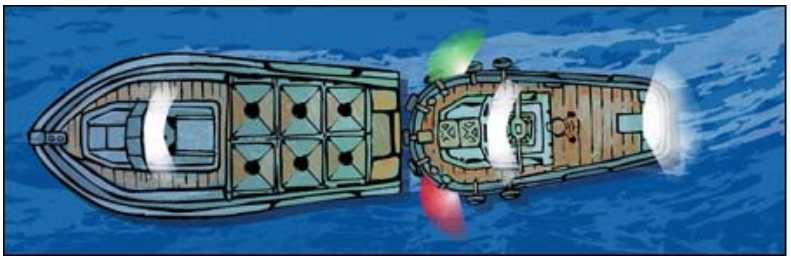
Navire de remorquage

Lorsqu'un bateau remorque un autre bateau, celui qui remorque doit montrer des feux de côté, un feu de poupe et un feu jaune de remorquage. Le bateau doit également montrer deux feux de tête de mât superposés. Par contre, si la longueur totale du remorqueur et de l'appareil remorqué est de plus de 200 mètres, il doit montrer trois feux de tête de mât superposés. Lorsqu'un bateau ne fait pas ordinairement des opérations de remorquage et ne peut pas montrer des feux prescrits selon le règlement, il n'est pas tenu de montrer ces feux lorsqu'il remorque. Celui-ci devrait prendre toutes les mesures possibles pour indiquer aux autres plaisanciers qu'il y a une procédure de remorquage. Une façon serait d'illuminer le câble de remorquage. Il est important que les autres navires ou les plaisanciers voient qu'il y a une procédure de remorquage; de cette façon ils devraient se tenir loin de ces bateaux.



Navire-pousseur et navire qui se fait pousser

Si un bateau ou un chaland fait l'objet d'un remorquage, il doit montrer des feux de côté et un feu de poupe. S'il ne peut pas montrer ces feux, il doit avoir à chaque extrémité un feu blanc visible sur tout l'horizon. Si tout le train de remorquage (bateau et chaland (s)) dépasse 100 mètres, il doit y avoir un feu blanc supplémentaire visible sur tout l'horizon et positionné aussi près que possible au centre du train de remorquage. Dans certaines situations, comme par exemple sur les Grands Lacs, les bateaux poussés doivent montrer un feu à éclat spécial placé à l'avant. Le navire qui pousse doit toujours avoir des feux de côté et un feu de poupe.



Autres genre de navire

On peut parfois rencontrer d'autres genres de navires ou de bateaux sur les plans d'eau, comme des navires d'état ou appartenant à un corps policier. En plus de montrer des feux de côté et un feu de poupe, ils doivent montrer un feu bleu à éclat, à raison de 50 à 70 éclats par minute. Evidemment, si un tel bateau vous approche, vous devez être prêts à faire l'objet d'une vérification et même que l'on demande de monter à bord de votre embarcation.

Tous les feux de navigations doivent être visibles à des distances minimales selon le type de feu et la longueur de l'embarcation. Par exemple, pour une embarcation de 12 m (39 pi 4 po) ou moins les feux de tête de mât, un feu de poupe et un feu blanc visible sur tout l'horizon doivent être visibles à 2 milles de distance tandis qu'un feu de côté doit être visible à 1 mille du rivage. Veuillez consulter le *Règlement sur les abordages, règle 22* de Transport Canada afin de connaitre toutes les distances minimales. Pour ce faire, visitez le http://www.tc.gc.ca/fra/securitemaritime/tp-tp10739-partie-c-2823.htm .

Réflecteurs radars

Un réflecteur radar peut améliorer votre sécurité sur l'eau, mais seulement s'il est assez gros et bien localisé sur votre embarcation. Les réflecteurs permettent aux personnes à bord de grands bâtiments de voir les petites embarcations sur leurs écrans radars. C'est parfois le seul moyen qu'ils ont pour vous repérer.

Lorsque vous achetez un réflecteur radar, vous ne pouvez pas faire de compromis sur la grosseur, alors optez pour le plus grand que vous pouvez installer sur votre embarcation. Rappelez-vous que la hauteur est également très importante. Les réflecteurs devraient être installés à un niveau plus élevé que toutes les superstructures et, si possible, au moins 4 m (13 pi 1 po) au-dessus de l'eau. Comme vous trouverez toutes sortes de réflecteurs de diverses qualités sur le marché, informez-vous bien avant d'acheter.

LES EFFETS DE L'ALCOOL ET DE LA VAGUE SUR LA CONDUITE SÉCURITAIRE

Il faut être conscient que le mouvement d'une embarcation de plaisance, le soleil, les vagues, le vent, le son et l'alcool peuvent limiter la capacité d'une personne à conduire une embarcation de plaisance et nuire aux personnes à bord sur le plan de :

- l'équilibre;
- la coordination;
- les réflexes;
- le jugement;
- le temps de réponse;
- la vue;
- l'audition.

De plus, on dit que les effets d'un verre d'alcool sur l'eau équivalent à trois verres semblables sur terre ferme. Il y a aussi la drogue et d'autres substances contrôlées qui peuvent affaiblir vos capacités à conduire une embarcation de plaisance.

Le Code criminel prévoit des amendes très sévères pour ceux qui ne respectent pas la limite permise en embarcation. Par exemple, au Québec, la limite permise est de 0,08 % d'alcool dans le sang pour le conducteur. Vérifiez la loi locale du territoire là où votre embarcation sera opérée. Vous risquez de perdre votre permis de conduire pour voiture même si vous avez commis le délit sur l'eau.

Veuillez vérifier vos lois locales et provinciales.

SKI NAUTIQUE

On entend par ski nautique tout sport qui peut se pratiquer en se faisant remorquer derrière une embarcation. En tant qu'opérateur, si vous amenez quelqu'un faire du ski nautique, il doit y avoir à bord une deuxième personne qui est responsable de surveiller le skieur, sinon vous pourriez recevoir une contravention en vertu du Code criminel du Canada. De plus, on doit prévoir une place dans l'embarcation pour chaque personne qui se fait tirer, ainsi qu'un VFI pour tout le monde.

Il est interdit de faire du ski nautique après le coucher du soleil jusqu'au lever du soleil ou durant des périodes de visibilité réduite.

NAVIGUER DE FAÇON RESPONSABLE

Selon les règlements, on doit :

- s'écarter largement des nageurs et des propriétés;
- ajuster la vitesse de l'embarcation de façon à ce que la vague de départ et les vagues causées par le passage de l'embarcation ne causent pas de blessures aux personnes, d'érosion des berges ou de dommages aux propriétés;
- observer les règlements sur les abordages;
- faire preuve de courtoisie et de bon sens, de façon à ne pas créer de danger, de menace, de tension ou d'irritant à soi-même, à autrui, à l'environnement ou à la faune.

L’opérateur d’une embarcation de plaisance ne peut déranger des signaux de marine en amarrant l’embarcation à un signal, une bouée servant à la navigation ou en changeant, enlevant ou cachant volontairement un signal, une bouée ou un amer servant à la navigation. Si un opérateur amarre son bateau sur une bouée de chenal, il peut être poursuivi. La raison est fort simple : si l'embarcation est grosse et se trouve à cacher la bouée, les autres plaisanciers ne verront pas la bouée et risquent de s'échouer ou de prendre une mauvaise route. De plus, le poids de l'embarcation pourrait contribuer à déplacer la bouée.

L'opérateur d'une embarcation de plaisance ne peut envoyer de faux messages de détresse. Il ne peut pas, par exemple, envoyer un MAY DAY s'il n'est pas en danger de mort.

En tant que plaisancier responsable (et passager), vous devez être attentif aux signaux de détresse des autres plaisanciers et vous porter à leur secours. Utilisez vos sens, regardez et écoutez l'environnement.

Tenez compte des autres et soyez poli

Les accidents nautiques arrivent très rapidement et surviennent surtout lorsque l’opérateur a mal jugé la distance ou excède une vitesse sécuritaire. Par conséquent, tenez-vous loin des autres embarcations et des nageurs, évitez de couper la route d’une autre embarcation ou de franchir son sillage. Les accidents nautiques impliquant des amis ou des membres de la famille sont d’autant plus dramatiques si vous êtes le conducteur négligent.

Réduisez le bruit des moteurs

Toute embarcation munie d’un moteur autre qu’un moteur hors-bord (non modifié) doit être équipée d’un silencieux et ce dispositif doit être actif lorsque l’embarcation navigue à moins de cinq milles marins (9,26 km) du rivage. Cette exigence ne s’applique pas si votre embarcation a été construite avant le 1er janvier 1960 ou si vous participez à une compétition officielle, à un entraînement officiel ou aux derniers préparatifs en prévision d’une compétition officielle.

L’ENVIRONNEMENT NOUS CONCERNE TOUS

Respect et protection des voies navigables du Canada

Nous devons tous partager les lacs, les cours d’eau et les eaux côtières du Canada. Vous devez donc faire votre part pour les protéger. Il est contraire à la loi de polluer l’eau en déversant dans les eaux intérieures des polluants comme du pétrole, de l’antigel, d’autres substances toxiques comme des nettoyants, des déchets, des hydrocarbures et des eaux usées non traitées.

Le Canada adopte des lois pour protéger les voies navigables et les rives, et certaines d’entre elles réglementent l’utilisation des embarcations de plaisance. Vous êtes responsables de connaître et de respecter les lois en vigueur partout où vous naviguez.

Prévention de la pollution dans nos voies navigables

Le Règlement sur la prévention de la pollution par les navires et sur les produits chimiques dangereux traite des risques majeurs qui menacent nos voies navigables et nos rives, telles que les eaux usées, les déchets et les hydrocarbures.

Les eaux usées contiennent, entre autres choses, des matières de vidanges humaines ou animales, des eaux d’égouttage et d’autres déchets provenant des toilettes.

Ce règlement interdit l’utilisation de toilettes portatives autonomes. Il exige également que les toilettes des embarcations soient munies soit d’une citerne de retenue, soit d’un appareil d’épuration marine. Si votre embarcation a été construite avant le 3 mai 2007, vous devez vous conformer à ce règlement d’ici le 3 mai 2012. Les embarcations construites le 3 mai 2007 ou plus tard doivent être conformes immédiatement.

Réservoirs d'eaux usées et appareils d'épuration marine

Choisissez une citerne de retenue ou un appareil d'épuration marine qui vous convient. La citerne de retenue ne sert qu'à recueillir et à stocker les eaux usées ou les boues d'épuration. Elle est utile, mais elle peut être vidée uniquement dans les installations de pompage appropriées sur la terre ferme. L'appareil d'épuration marine est conçu pour recevoir et traiter les eaux usées à bord. Seules les eaux usées traitées par un appareil d'épuration marine qui satisfait aux normes établies dans la réglementation peuvent être rejetées dans les eaux intérieures.

Réduction de la pollution provenant des cales

Le pétrole, le carburant, l'antigel et le liquide de transmission ne sont que quelques exemples de polluants qui nuisent à l'environnement lorsqu'ils sont pompés par-dessus bord – généralement au moyen de pompes de cale automatiques. Les détersifs de nettoyage des fonds de cale, même ceux qui sont biodégradables, ne font que séparer le pétrole en gouttelettes minuscules moins visibles. Les chiffons de cale absorbants sont très utiles, car ils sont conçus pour absorber les produits pétroliers et repousser l'eau. Voici quelques conseils pour limiter la pollution des cales :

- Fermez les pompes de cale automatiques. Ne les utilisez que s'il le faut et lorsque la cale ne contient que de l'eau.
- Utilisez des serviettes ou des chiffons de cale pour absorber le pétrole, le carburant, l'antigel et le liquide de transmission. Jetez les serviettes ou les chiffons de cale dans un contenant approuvé.

Propagation des espèces envahissantes

Afin de protéger les eaux au Canada, vous devez, comme opérateur responsable, être conscient et concerné par la propagation possible des espèces envahissantes. Vous devez garder votre coque propre, en particulier si vous conduisez votre embarcation dans différents plans d'eau, lacs, rivières, grands cours d'eau et que vous remorquez votre embarcation par voie terrestre entre les usages. Le rinçage ou le nettoyage de votre coque après chaque utilisation ou avant d'entrer dans de nouvelles eaux contribuera à éliminer les spores et les espèces envahissantes.

Interprétation d'un panneau de restriction

Le règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments décrit les enseignes de restriction en 5 formes différentes. La couleur de base du cadre est orange. Il s'agit de la couleur reconnue internationalement. Lorsqu'une partie de l'enseigne comprend une bordure verte, une condition particulière s'applique à la restriction. Le symbole vous indique le type de restriction qui s'applique. Si l'enseigne est en forme de flèche, la restriction s'applique dans le sens de la flèche. Il est important de savoir ce que ces enseignes signifient.

Note : certaines provinces ont adopté une restriction de limite de vitesse à 10km/heure pour les 30 premiers mètres d'un rivage dans toutes les eaux de leur territoire, sauf :

1. pour la pratique d'un sport nautique où l'on remorque quelqu'un lorsque l'embarcation de plaisance suit une trajectoire perpendiculaire à la rive, ou
2. lorsque la rivière est moins de 100 mètres de largeur, ou
3. lorsque les eaux ont une autre limite de vitesse prescrite par un autre règlement.

Cette limite est en vigueur qu'elle soit affichée ou non. En date de l'impression du présent document, cette restriction s'appliquait aux provinces de l'Alberta, du Manitoba, de la Saskatchewan, de l'Ontario et ainsi qu'aux eaux intérieures de la Colombie-Britannique et de la Nouvelle-Écosse.

Pour plus d'informations, veuillez vous référer au Règlement sur les restrictions visant l'utilisation des bâtiments (DORS/2008-120) de la Loi de 2001 sur la Marine Marchande du Canada. On peut y trouver une liste complète des eaux de parcs publics et étendues d'eau où il y a des limites de vitesses maximales.

Aucun bâtiment à propulsion mécanique

Aucun moteur à combustion interne ou à vapeur permise

Limite de puissance

Limite de vitesse normalisée (normalement 5, 10, 25, 40, 55)

Pas de ski

Pas de régates

Aucun bâtiment

Aucun bâtiment à propulsion mécanique dans la direction de la flèche

Pas de ski au nord du panneau

Aucun bâtiment à propulsion mécanique entre l'heure et le jour indiqués en rouge

Panneau combiné (pas de ski et limite de vitesse)

Liste de vérification

- ☐ Gilet de sauvetage ou VFI
  - En bon état et approuvé par Transports Canada
  - De taille appropriée pour chaque personne à bord
- ☐ Carte de conducteur d'embarcation de plaisance
  - Apportez votre carte avec vous
- ☐ Conditions météorologiques
- ☐ Équipement de sécurité (Assurez-vous qu'ils soient en bon état et facile d'accès)
  - ☐ Trousse de premiers soins, des outils de base et des pièces de rechange
  - ☐ Rames
  - ☐ Ancre
  - ☐ Ligne d'attrape flottante
  - ☐ Bouée de sauvetage
  - ☐ Feux pyrotechniques
  - ☐ Dispositif de remontée à bord
  - ☐ Corde
  - ☐ Écope
  - ☐ Pompe manuelle
  - ☐ Extincteur
- ☐ État de l'embarcation
  - ☐ Coque non fissurée
  - ☐ Systèmes électriques, de ravitaillements de carburant, de propulsions et de refroidissements
  - ☐ Commande des gaz et gouvernail fonctionnent bien
  - ☐ Attaches et ceintures sont bien fixées et en bon état
  - ☐ Huile
  - ☐ Tuyaux et lignes
  - ☐ Bougies
  - ☐ Charge de la batterie
  - ☐ Bouchon de drainage
  - ☐ Bouchons de rechange
  - ☐ Charge de l'embarcation est bien répartie
  - ☐ 4 minutes de ventilateur avant de démarrer
- ☐ Cartes, compas et dangers locaux
- ☐ Carburant (on conseille : 1/3 pour partir, 1/3 pour revenir, 1/3 en réserve)
- ☐ Mesures de sécurité expliquées aux invités (incluant l'endroit où se trouve l'équipement de sécurité)
- ☐ Plan de navigation
  - À remettre à une personne de confiance

Référence rapide

GUIDE DE DÉPANNAGE POUR UN MOTEUR HORS-BORD

Le moteur ne démarre pas :

- ✓ le réservoir d'essence est à sec;
- ✓ le tuyau d'alimentation est débranché;
- ✓ la commande des gaz n'est pas en position de démarrer;
- ✓ un fil de bougie est desserré.

Le moteur démarre, mais difficilement :

- ✓ le niveau d'essence est trop bas;
- ✓ la prise d'air du réservoir est fermée;
- ✓ le tuyau d'alimentation est pincé;
- ✓ la poire n'a pas été assez pressée;
- ✓ il y a de l'eau ou des impuretés dans l'essence;
- ✓ un fil de bougie est desserré;
- ✓ la bougie est sale.

Le moteur tourne dans le vide :

- ✓ l'hélice est pleine d'algues ou de débris;
- ✓ on est au neutre;
- ✓ la goupille de cisaillement est cassée.

Le moteur s'arrête sans aucune raison apparente :

- ✓ le réservoir est à sec;
- ✓ il n'y a pas d'huile dans l'essence;
- ✓ un problème de bougies;
- ✓ la prise d'eau est bloquée.

MISE EN MARCHE DU MOTEUR

Quelles sont les étapes à suivre pour partir un moteur convenablement?

1. Relier le réservoir de carburant au moteur et presser sur la poire jusqu'à ce qu'une résistance se fasse sentir;
2. Verrouiller le pied du moteur;
3. Mettre la manette au neutre;
4. Mettre le bouton des gaz à « on »;
5. Tirer sur la corde de démarrage;

Assurez-vous que le moteur roule correctement.

Plan de navigation (Plan de route)

Étape 1- Consigner l'information pertinente pour CHAQUE VOYAGE
Étape 2- Confier le plan à une personne responsable ou, si cela n'est pas possible, le communiquer à un centre des Services de communications et de trafic maritimes de la Garde côtière canadienne par téléphone, par radio ou en personne.
Étape 3- Fermer le plan de route à la fin du voyage

Information sur le propriétaire

Nom du propriétaire : _____

Adresse : _____

Numéro de téléphone : _____ Numéro de téléphone en cas d'urgence : _____

Information sur l'embarcation

Nom de l'embarcation : _____

Numéro de permis ou d'immatriculation : _____

Voile ☐ Moteur ☐ Type de moteur : _____ Puissance : _____

Longueur : _____ Type : _____

Couleur : _____ Coque : _____ Pont : _____ Cabine : _____

Autres caractéristiques distinctes : _____

Canaux radio surveillés HF ☐ VHF ☐ MF ☐

Numéro d'identification du service mobile maritime (ISMM) : _____

Numéro de téléphone cellulaire ou satellite : _____

Équipement de sécurité à bord

Nombre de gilets de sauvetage ou VFI à bord : _____

Radeau de sauvetage : _____

Canot pneumatique ou petite embarcation (Précisez la couleur) : _____

Signaux pyrotechniques (Précisez le nombre et le type) : _____

Autres équipement de sécurité : _____

Précisions concernant le voyage (*Vous devez donner ces détails pour chaque voyage*)

Date de départ : _____ Heure de départ : _____

En partance de : _____ À destination de : _____

Itinéraire proposé : _____

_____

Date et heure d'arrivée prévues : _____

Escales : _____

Nombre de personnes à bord : _____ Numéro de téléphone en cas de recherche et sauvetage : _____